

[1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : விவரமாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். அந்த ஒப்பந்தப்படி தொஞ்சங் கொஞ்சமாக எவ்வளவு தொழிலாளர்களை எடுக்க வேண்டுமென்று முயற்சி எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இப்போது இரண்டாயிரத்து சொச்சம் பேர்களை எடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த ஒப்பந்தத்தில் ஏதாவது மீறப்பட்டுக்குமானால் அது பற்றியும் பரிசீலிக்க இந்த ஒப்பந்தத்தில் வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது சம்பந்தமாக லேபர் கமிஷனர் அவர்கள் நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

5. 1968-69-ம் ஆண்டிற்கான நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி

கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : போவைக் கமிஷன் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிவேன்.—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,64,200 க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவர் அவர்களே, புதிதாக வாரித்தடங்களுக்கு அனுமதி வாங்கும்போது சிறு உடையாளிகளுக்கு மட்டுமே அனுமதி வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளும்—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிவிடுகிறேன்.

திரு. கரு. சிமைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, இராமப்பாங்களில் புதிய பஸ் ரூட்டுகள் திரைக்க வேண்டியதின் அவசியத்தைப்பற்றி விவாதிக்க

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிவிடுகிறேன்.

திரு. ஏ. அ. சுப்பாநா : தலைவர் அவர்களே, தமிழக மோட்டார்—வண்டி வரி வசூல் செய்வதில், பணியாளர்கள் செலுத்தும் கவனத்தைப் பற்றி விவாதிக்க:—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200 ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிவிடுகிறேன்.

THIRU N. KASIRAMAN : Sir, to discuss the measures to be taken to prevent tax evasion, I move:—

“That the allotment of Rs. 31,64,200 under Demand No. 2—Motor Vehicles Acts—Administration—be reduced by Rs. 100.”

1963 மார்ச் 15]

திரு. என். வரதராஜன் : ஐயா, லாரி விபத்துகளை தடுக்கும் முறை முற்பகல் மில் இரவு 12 மணி முதல் 3 மணி வரை லாரி போக்குவரத்தை தடுத்து 10-30 நிறுத்தவேண்டியதன் அவசியத்தைப்பற்றி விவாதிக்க.

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார்வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து, மாண்புமிகு கோரிக்கை எண் 30. மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:—

“கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 13,96,02,500-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து வெட்டுத் தீர்மானங்கள்.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : ஐயா, பஸ் ரூட்டுகளை தேசியமயமாக்க கூடாது என்பது பற்றி விவாதிக்க:

“கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. அ. கு. சுப்பையா : ஐயா, ஐம்பது மைலும் அதற்கு மேலும் முள்ள பஸ் ரூட்டுகளை அரசு உடமையாக்கக் கோரி விவாதிக்க:

“கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : ஐயா, மோட்டார் போக்குவரத்தை இரவு நேரங்களிலும் நடத்துவது குறித்து விவாதிக்க:

“கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. எம். பூபதி : ஐயா, மோட்டார் போக்குவரத்தில் பொதுமக்களுக்கு அதிக வசதிகள் செய்யவேண்டியது பற்றி விவாதிக்க:

“கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

[1968 மார்ச் 16]

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, to discuss the general policy and effecting improvements in the working of transport schemes, I move the following cut motion :—

“That the allotment of Rs. 13,96,02,500 under Demand No. 30—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா : ஐயா, மதுரையிலிருந்து செங்கோட்டைக்கு அதிக சர்க்கார் மோட்டார் வண்டிகள் ஓட விடுவது குறித்து விவாதிக்:

“கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

கோரிக்கை எண் 43—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் : அடுத்து மானியக் கோரிக்கை எண் 43. மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:

கோரிக்கை எண் 43—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,30,00,000-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து வெட்டுத் தீர்மானங்கள்.

THIRU N. KASIRAMAN : Sir, to discuss about the maintenance of the buses of the State Transport Department, I move the following cut motion :—

“That the allotment of Rs. 2,30,00,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : ஐயா, to discuss the necessity for organising in land water-ways transports in the City of Madras : — land warke-way transports in the duty of Madras,

“கோரிக்கை எண் 43—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 2,30,00,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் அவைமுன் விவாதத்திற்கு வருகின்றன, மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள்.

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை பற்றி ஆய்வுரைகளும்* இதைப்பற்றி நான் ஆற்றுகின்ற உரையும் அவையின் முன் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளையெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் படித்து அதுபற்றிப் பேசுவதற்கு ஆயத்தமாக இருப்பார்கள் என்று எண்ணுகிறேன். முன்னுரை எட்டு பக்கங்களைத் தான் கொண்டிருக்கிறது. யாராவது ஒரு உறுப்பினர் பேசுகின்ற நேரத்தில் மற்றவைகளைப் படிக்காமல் போனாலும் கூட இந்த எட்டு பக்கங்களையாவது படித்து அறிந்துகொள்வதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று எண்ணுகிறேன். ஆகவே மற்றவர்களுக்கு நேரத்தை வழங்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு நான் முன்னுரையாக ஆற்றாமல் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லும் கருத்துக்களைக் கேட்டு என்னுடைய முடிவுரை யிலே பதிலளிக்கிறேன் என்று கூறிக்கொண்டு உறுப்பினர்களின் கருத் துக்களை அறிய விழைகின்றேன்.

†தமிழக அரசு போக்குவரத்துத்துறையின் 1967-68 ஆண்டு செயல்கள் குறித்து விரிவான ஆய்வுரை* ஒன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தனியாக வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதில் கடந்த ஆண்டில் இத்துறையில் பல்வேறு பிரிவுகளில் எய்திய முன்னேற்றங்களை விரிவாக விளக்கிப்போதோடு சிறப்பான பல சாதனைகளையும் குறிப்பிட்டிக் காட்டப்பட்டுள்ளது,

இந்த அரசு, பயணிகள் பேருந்து போக்குவரத்தை படிப்படியாக நாட்டுடமையாக்குவது என்று எடுத்துள்ள முடிவை மாண்புமிகு உறுப் பினர்கள் நன்கு அறிவர். கடந்த சட்டமன்ற கூட்டத் தொடரில் விளக்கமும் தரப்பட்டது. அக்கொள்கைக்கு இணங்க கீழ்க்கண்ட வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கும் பணியில் அரசு முனைந்துள்ளது—

- (அ) சாதாரணப் பேருந்துகளும், கடுவிசைப் பேருந்துகளும் சென் னை 75 மைலும் அதற்கு மேற்பட்டத் தொலைவுமுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;
- (ஆ) வழித்தடம் என்ன தொலைவுள்ளதாய் இருப்பினும், சென்னை நகரிலிருந்து கிளம்பி, சென்னை நகரில் வந்து அடைகின்ற வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;
- (இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து புறப்படுகிற அல்லது அங்கே முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட, கன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இதன்படி 1-8-1967 முதல் 12-3-1968 வரை மேற்கொள்ளப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

	மரபிட்டம்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
1. செங்கல்பட்டு	111	
2. தென்ஆற்காடு	8	
3. வடஆற்காடு	2	
4. தர்மபுரி	18	
5. சேலம்	9	
6. கோயம்புத்தூர்	13	
7. நீலகிரி	4	
8. திருச்சிராப்பள்ளி	12	
9. இராமநாதபுரம்	6	
10. மதுரை	10	
11. கன்னியாகுமரி	34	
12. மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அனுமதி யின் பேரில் ஒப்பப்படுபவை.	14	

மொத்தம் .. 236

*107-152-ம் பக்கங்களில் ஆய்வுரைகளாக அச்சிடப்பட்டன.

†அச்சிட்டு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட அமைச்சரின் உரை.

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

1968-69-ல் நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையின்படி 146 பேருந்துகள் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் ஓடத் தொடங்கும்.

பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையினால் தனிப்பட்ட பேருந்து உரிமையாளர்களிடம் பணியாற்றியவர்கள் பலர் வேலையிழக்க நேர்ந்தது. அங்ஙனம் வேலையிழந்தவர்கள் இன்றியமையாத தகுதிகளைப் பெற்றிருந்து அவர்கள் போதிய ஆதாரங்களுடன் போக்குவரத்து துறைக்கு விண்ணப்பித்துக்கொள்வார்களேயானால் அவர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளுமாறு இவ்வரசு ஆணையிட்டுள்ளது. வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்களில் இத்தொழிலாளர்கள் பதிவு செய்யவேண்டிய தேவையிலலை. அவர்கள் நேரிடையாகவே விண்ணப்பித்தக்கொள்ளலாம் என்ற சலுகையும் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு போக்குவரத்துத் துறையில் வேலையிலமர்த்தப்பட்ட தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 253 ஆகும்.

பல்வேறு வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கும் நோக்குடன் போக்குவரத்து துறை இயக்குநர் அவர்கள் 1939-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி சட்டத்தின் 68-சி பிரிவின் கீழ் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டார். அந்த நடவடிக்கைகளும் அவர் வெளியிட்ட திட்டங்களும் செல்லத்தக்கன அல்ல என்று கூறி தனிப்பட்ட சில பேருந்து அதிபர்கள் நீதிமன்றம் சென்றனர். அந்த வழக்கில் உயர்நீதி மன்றம் அளித்த தீர்ப்பின் விளைவாக இம்மாதில் ஆளுநர் தமிழ்நாடு அரசாங்க அலுவலகத்தின் விதிகளில் (பிவியின்ஸ் ரூல்ஸ்) சில திருத்தங்களை செய்தார். அதன்படி மோட்டார் வண்டி சட்டத்தின் 68-சி பிரிவின் கீழ் மாநில போக்குவரத்து நிறுவனத்துக்குள்ள அதிகாரங்களையும் அலுவல்களையும் செயல்படுத்துவதற்கு வேண்டிய அதிகாரங்களை தொழில்-தொழிலாளர்-லீட்டு வசதித் துறை செயலாளருக்கு அளித்தார். மோட்டார் வண்டிகளின் சட்டத்தின் 68-டி. பிரிவின்கீழ் உள்ள அதிகாரங்களை செலுத்தவும் அலுவல்களை செய்யவும் வேண்டிய உரிமையை இந்த அரசின் உத்தரவு செயலாளருக்கு வழங்கினார். இப்போது அதன்படி சம்பந்தப்பட்ட செயலாளர்கள் செயல்பட்டு வருகின்றனர்.

புதிதாக நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை தமிழகத்தின் பல்வேறு இடங்களிலும் அதிகரித்திருப்பதினால் அவைகளை பல்வேறு இடங்களில் பேணி பாதுகாக்க வேண்டிய பொறுப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. ஆகவே மதுரை, தஞ்சாவூர், தர்மபுரி, நாகர்கோவில், திருநெல்வேலி, விருதுநகர், பழனி, கும்பகோணம், புதுக்கோட்டை, வேலூர், திருவண்ணாமலை ஆகிய இடங்களில் பணிமனைகளை அமைக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

விரைவு பேருந்துகளில் 4 மைலுக்கு 6 காசாக இருந்ததை இவ்வரசு பொறுப்பேற்ற பின்னர் 5 காசாக குறைத்ததனால் வருமானம் குறையவில்லை என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1966-67-ல் பயணக் கட்டணம் 6 காசாக இருந்த போது ரூ. 46,000 மட்டுமே நாள் வருமானமாக இருந்தது. அந்த நிலை மாறி 1967-68 இறுதியில் சராசரி நாள் வருமானம் ரூ. 52,000 ஆக இருக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. பயணக் கட்டணத்தை குறைத்ததன் பயனாக பயணிகளின் எண்ணிக்கை பெருகியுள்ளது. பயணக் கட்டணத்தை குறைக்கும் பொழுதே விரைவு வண்டிகளில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை 35-லிருந்து 39-ஆக பெருக்க வேண்டும் என இந்த அரசு முடிவு செய்தது. அதன்படி புதிய விரைவு வண்டிகள் அனைத்திலும் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. சுமார் 55 சத வீத பழைய விரைவு வண்டிகளில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

புதிதாக நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட மாவட்ட வழித்தடங்களிலும் புறநகர் வழித்தடங்களிலும் கட்டண அமைப்பை தக்கவாறு மாற்றியமைத்தல் பாசனத்துக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. புறநகர் வழித்தடங்களில் ஓடும் சாதாரண பேருந்துகளுக்கு கலோ மீட்டருக்கு 2 காசு வீதப்படி கட்டணம்

1968 மார்ச் 16]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

வசூலிக்கப்பட்டது. தனிப்பட்ட பேருந்து அதிபர்கள் சாதாரண பேருந்து வண்டிகளுக்கு கிலோ மீட்டருக்கு 3 காசு வீதம் கட்டணம் வசூலித்து வருகின்றனர். அரசினர் துறைக்கும் தனியார் துறைக்கும் இருந்த இந்த போட்டியை தவிர்ப்பதற்காக, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட மாவட்ட வழித்தடங்களில் அரசினர் பேருந்துகளில் கிலோ மீட்டருக்கு 2.5 காசு வரங்குவது என இந்த அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. சென்னை மாநகரி லிருந்து புறப்பட்டு செல்கின்ற மாவட்ட பேருந்துகளிலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து இயங்கும் மாவட்டப் பேருந்துகளிலும், மற்ற மாவட்டங்களிலுள்ள 75 மைலும் அதற்கு மேலும் தொலைவுள்ள வழித் தடங்களில் செல்லும் பேருந்துகளிலும் இந்த விகிதப்படி கட்டணம் வசூலிக்கப்படும். சென்னை மாநகரிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்கின்ற புறநகர் பேருந்துகளிலும், குமரி மாவட்டத்தின் உள்ளும் புறமும் இயங்கும் புறநகர் பேருந்துகளிலும், நகரக் கட்டணம் நகரிலும், புறத்தில் கிலோ மீட்டருக்கு 2.5 காசும் வசூலிக்கப்படும். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நாகர்கோவில் நகர பேருந்துகளிலும், நாகர்கோவிலிலிருந்து 10 மைலுக்கு செல்லக்கூடிய வண்டிகளிலும் சென்னை மாநகரப் பயணக் கட்டணம் வசூலிப்பது என்றும் முடிவு எடுக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை நகரில் அமுலாக்கப்பட்ட கட்டண சீரமைப்பு பயணிகளுக்கும் நடத்துனருக்கும் இடையே இதுவரை இருந்துவந்த சிக்கல்களை தவிர்ப்பதற்கு பெரிதும் பயன் பட்டுள்ளது. மூன்று கட்டங்களைத் தவிர 20-க்கு மேற்பட்ட கட்டங் களில் கட்டண சீரமைப்பால் சட்டணக் குறைவு ஏற்பட்டுள்ளது.

பேருந்து பயணிகளுக்கு மேலும் வசதியும் வாய்ப்பும் அளிக்கும் நோக்கத்துடன் ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும், ஏனைய விடுமுறை நாட்களிலும் அவரவர் விருப்பம் போல் பயணம் செய்யும் பயணச் சீட்டு முறை (டிராவுஸ் ஆன் யு பிளீஸ் டிக்கட்) அமுலாக்கப்பட்டுள்ளது. அதன்படி ஒருவர் ரூ. 1-50-க்கு பயணச்சீட்டு வாங்குவதன்மூலம் அவர் மாநகர பேருந்துகளில் எங்கு வேண்டுமானாலும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் அந்த நாள் முழுவதும் பயணம் செய்யலாம்.

பார்வையிழந்தோர்களுக்கும், உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கும் சலுகை அளிக்க இந்த அரசு உத்திரவு பிறப்பித்துள்ளது. இது மனிதாபி மானத்தின் அடிப்படையில் எடுத்த முடிவு. அதன்படி அவர்கள் சிகிச்சை பெற்று வரும் காலம் முழுவதும் அரசாங்கப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம்.

பாராளுமன்ற-சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு அரசாங்க விரைவு வண்டி களில் 5-வது, 6-வது எண்களுள்ள இருக்கைகள், வண்டி புறப்படும் ஒரு மணி நேரம் வரை ஒதுக்கி வைக்கப்பட்டிருக்கும். குறிப்பிட்ட நேரத் திற்குள் அந்த சலுகையைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளவில்லையென்றால் அந்த இருக்கைகள் மற்ற பயணிகளுக்கு அளிக்கப்படும் என்று உத்தரவு பிறப் பிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னை நகரிலும் நீண்டதூர வழித்தடங்களிலும் பயணம் செய்யும் மக்களுக்கு போதிய வசிகள் செய்து தரவேண்டும் என்ற நோக்குடன் 494 வண்டிகள் அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளன.

தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறை போன்ற உள்ளூர் வரும் நிறுவனங்களில் பல்வேறுபட்ட தொழிலாளர்கள் பணி புரிவதால் பல வேலைத்திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு அவர்களின் ஆர்வம் நிறைந்த கூட்டுறவு இன்றியமையாததாகும். அதைக் கருத்தில் கொண்டு தெர்ழி லாளர்கள் நன்மைக்கு ஒத்த நடவடிக்கைகள் பல்வற்றை இந்த அரசு எடுத்துள்ளது. அவைகளில் சிறப்பான நடவடிக்கைகள் சிலவற்றை இங்கே குறிப்பிடுவது என் கடமையாகும் :—

(1) 1966-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1-ந் தேதி முதல் பேணுதல் பணியாளர்களின் செயலாக்க பூரிப்பு ஊதியம் (இன்சென்டிவ் போளஸ்) அவர்களுடைய மாத அடிப்படை ஊதியத்தின் 10-சத வீதத்திலிருந்து 15-சத வீதமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

(2) குரோம்பேட்டையிலுள்ள அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்திய பணிக்களரியிலும், நாசர்கோயில் ராணி தோட்டம் பேருந்து வண்டிகட்டும் பணிக்களரியிலும் செயலாக்க மாத பூரிப்பு ஊதியத்தின் உயர்வரம்பு அடிப்படை ஊதியத்தில் 20-சத வீதமாக இருந்தது 40-சத வீதமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(3) நாளும் ஒழுங்காகப் பணிக்கு வருவதற்குரிய பூரிப்பு ஊதியத்திட்டம் (அட்டென்டன்ஸ் போனஸ் ஸ்கீம்) 1966-ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1-ந் தேதி முதல் குரோம்பேட்டை அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரிக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்களரியிலுள்ள பணியாளர்கள் ஒவ்வொருவரும் இத்திட்டத்தின் கீழ் பூரிப்பு ஊதியமாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு சுமார் ரூ. 90 பெறுவர்.

(4) வலவர், நடத்துனர், பயணச்சீட்டு சோதிக்கும் மேற்பார்வையாளர் நோக் கண்காணிப்பாளர் ஆகிய போக்குவரத்துப் பணியாளரின் படி 10 காசு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(5) தொழில் நுட்பப் பணியாளருக்கான இரவு அலுவல் படி, ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் இரவு ஒன்றுக்கு 10 காசு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(6) உடைகளுக்காகத் தொழிலாளர் விரும்பிய வண்ணமே கதர்த்துணிக் குப் பதிலாக கைத்தறித் துணி வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

(7) தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு வரும் தையல் செலவு, ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் ரூ. 10 விருந்து ரூ. 12 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(8) இத்துறையில் அன்றாடம் ஊதியம் பெறும் பணியாளர் அனைவருக்கும் நகர ஈட்டுப்படி வழங்கப் பட்டுள்ளது.

(9) தொழிலாளர்களுக்கு இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை பூட்ஸ்கள் வழங்கியதற்குப் பதிலாக, அவர்கள் விரும்பியவாறே, ஓரளவு மேல்புறம் மூடப்பட்டுள்ள “பட்டான்” காலணி ஆண்டிற்கொரு முறை வழங்கப்படுகின்றன.

(10) சிறு தண்டனை பெற்றவர்களும் ஒழுங்கு வருகை பூரிப்பு ஊதியம் (அட்டென்டன்ஸ் போனஸ்) பெறும் வண்ணம் அவர்களின் சிறு தண்டனைகளை வருகை பூரிப்பு ஊதியத்திட்ட விதிகளிலிருந்து அரசாங்கம் நீக்கி விட்டது.

(11) போக்குவரத்துத் துறை நியாய விலைக் கடைகளை நகரப் பணிமனைகளின் தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக நடத்தி வருகிறது. அந்தக் கடைகளில் பொருள்கள் தொழிலாளர்களுக்கு கடன் அடிப்படையில் விற்கப்படுகின்றன. அண்மையில், அரசினர் திருச்சிராப்பள்ளியிலும் அங்குள்ள தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக ஒரு நியாயவிலைக் கடை திறக்க உத்தரவிட்டிருக்கிறது.

பேருந்து இயக்கச் செலவினங்களை இயன்ற வரை குறைக்கும்பொருட்டு அரசு பல முயற்சிகளை மேற்கொண்டுள்ளது. தேவைக்கு வேண்டிய அளவுக்கு மட்டும் பொருட்களை வாங்குவது, அவற்றைக் கணக்கெடுப்பது, நல்லவகையில் பயன்படுத்துவது இவைகளின் மூலம் செலவை கணிசமாக குறைக்க முடியும். இதை நன்கு ஆராய்ந்து அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை கூற வல்லுநர் குழு ஒன்றை நியமிக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக்குழு விரைவில் செயல்படும்.

நிர்ணயிக்கப்பட்ட தூரத்தையும் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கால அளவையும் எட்டிய பேருந்துகள் பயனற்றவை என தீர்மானிக்கப்பட்டால் அவ்வப்போது எலத்தில் விற்கப்படுகின்றன. அம்மாதிரி விற்கப்படும் வண்டிகளை மதிப்பீடு செய்வதற்கும், அவை நல்ல முறையில் நல்ல விலைக்கு எலம் விடப்படுகின்றனவா என்பதை கண்காணிப்பதற்கும் ‘எல் கண்காணிப்பு குழு’ ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதுவும் விரைவில் செயல்படத் துவங்கும்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

மாநகர் போக்குவரத்தில் ஏன் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது, அதை எப்படி சீர்ப்படுத்தலாம் என்பதைப் பற்றியும் இந்த அரசு கவனம் செலுத்தி வருகிறது. மாநகர் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு இதைக் குறித்து தனது சிறப்பான கருத்துக்களை தெரிவிக்குமென நம்புகிறேன். நாட்டுமையாக்கப்பட்ட மற்ற பேருந்துகளையும் எங்ஙனம் செவ்வனே நடத்துவது, வருவாயை எப்படிப் பெருக்குவது என்று பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது.

இந்த அரசின் தேசிய மயமாக்கும் திட்டம் செயல்படாமல், நகர் பேருந்துகளில் தொடர்ந்தாற்போல் ஏற்பட்டிருக்கும் இழப்பை குறைத்து லாபம் காண்பதற்கான வழிவகைகளையும் அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை செவ்வனே பணியாற்ற வேண்டிய செயல்முறை குறித்தும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் மேலான கருத்துக்களை தெரிவிக்குமாறு வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

* திரு. நா. காகிராமன்: சார், மோட்டார் வாகனச் சட்டங்கள் பற்றி இந்த அவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துகள் சிலவற்றைக் கூற விரும்புகிறேன்.

நமது தமிழ்நாட்டிலே பலவகைகளிலே வரி வசூலித்தாலும் அப்படி வசூலிப்பதில் அதிகமாக வரக்கூடிய வரி, மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலமும், விற்பனை வரி மூலமும், முத்திரைத்தாள்கள் மூலமும் வரக்கூடியதேயாகும். மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலம் வரி வசூலிப்பதில் நாம் செலவிடுவது 31 இலட்சம். அதன் மூலம் வரக்கூடிய வருமானம் 1,760 இலட்சமாகும். அதாவது 55 மடங்கு வருமானம் வருகிறது. இந்த அளவில் அதிகப்படியாக வருமானம் வரக்கூடியது வேறு எதுவுமே இல்லை. முத்திரைத் தாள்களுக்கு 20 இலட்சம் செலவு செய்தால் 1,035 இலட்சம் வருமானம் வருகிறது. அதாவது 51 மடங்கு. விற்பனை வரிக்கு 159 இலட்சம் செலவு செய்தால் 6,554 இலட்சம் வருமானம் வருகிறது. இது 41 மடங்கு. எனவே இதில் அதிகமாக வரக்கூடியது மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலம்தான். இப்படியெல்லாம் அதிக வருமானம் கரக்கூடிய இந்த இலாகாவிலே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளம் என்ன? அங்கிருக்கக்கூடிய R.T.O.வுக்கு சம்பள விதிதம் ரூ. 325—25—650 என்றிருக்கிறது. அதாவது மெட்ராஸ் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பெப்போ சூப்பிரண்டென்ட் சம்பளம் அவர்களுக்கு இருக்கிறது. இந்த ஆர்.டி. ஒக்களின் அதிகாரம் எவ்வளவு என்றால், 300 விரந்த 400 பஸ்கள் வரையில் ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் சுமார் 70,000 ரூபாய் பெறக்கூடியது—பார்த்து, கண்ட்ரோல் செய்ய வேண்டிய அளவுக்கு இருக்கிறது. அவ்வளவு பெரிய பொறுப்புக்களைக் கொடுக்கும் பொழுது அந்த அதிகாரியின் வருமானத்தையும் உயர்த்தினால்தான் எந்த விதமான சந்தேகமும், சங்கடமும் இல்லாமல் இருக்கும். 'அபௌ போர்டில்' பணியாற்ற முடியும். அதற்கு இந்தச் சர்க்காரிலே ஆவன செய்ய வேண்டும்.

மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஒரு நிமிஷத்தில், எந்தவித நோட்டீஸும் கொடுத்த வண்டியை நிறுத்த முடியும். அந்த அதிகாரம் அவருக்கு இருக்கிறது. அவர் செய்தால் அதற்கு அப்பீலே கிடையாது. அத்தகைய அதிகாரத்தை கொடுத்திருக்கும் அவருக்கு கிட்டத்தட்ட ஒரு தாசில்தாரின் சம்பளம்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுக்கு மெட்ராஸ் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா 'ஃபோர்பேனு'க்காகக் கொடுக்கக்கூடிய 225 ரூபாய் சம்பளத்திலே ஆரம்பிக்கிறோம். இதை இன்னும் அதிகமாகச் செய்தால் நன்றாகயிருக்கும். சாதாரணமாகக் கூறுவார்கள், "கக்கக் கக்கக் கோறு போட்டு கதறக்கதற வேலை வாங்க வேண்டும்" என்று. அதுபோலக் கொடுப்பதை நிறையக் கொடுத்த வேலையையும் நிறைய வாங்கவேண்டும். அவ்வாறு செய்தால் குறை இல்லாமல் இருக்க முடியும். இதை மனதில் கொண்டு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. நா. காகிராமன்]

[1968 மார்ச் 16]

அடுத்தபடியாக 'சிலில் சப்ளைஸ்' இலாக்காவிலிருந்து ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்டுக்கு R. D. O. க்களைக் கொண்டு வருகிறோம். சிலில் சப்ளைஸ் டிப்பார்ட்மெண்டிலே புரமோஷனுக்கு வாய்ப்பும், வசதியுமிருக்கிறது. ஆனால் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாக்காவிலேயே ஊர் வெருகாலமாகப் பணியாற்றியவர்கள், 15, 20 வருஷக் காலம் பணியாற்றியவர்கள் 'மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டாராவோ, அல்லது ஆர். டி. ஓ. வாக்காவோ, அல்லது அசிஸ் டெண்ட் செக்டரி, செக்டரி என்ற அளவிலோதான் வரமுடியுமே தவிர, வேறு எந்தவிதத்திலேயும் புரமோஷனுக்கு வாய்ப்பில்லை. அப்படியிருக்கும்போது வெளி இலாக்காக்களிலிருந்து கொண்டு வருவது நல்லது அல்ல. இதைப்பற்றி சென்ற 66-ம் வருஷத்திலேயும், 65-ம் வருஷத்திலேயும்கூட பல சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேசியிருக்கிறார்கள். இதைக் கருத்தில் கொண்டு வெளி இலாக்காக்களிலிருந்து கொண்டுவராமல் போக்குவரத்து இலாக்காவிலேயே இருப்பவர்களுக்கு புரமோஷன் கொடுத்தால் அது அவர்களுக்கு ஊக்கம் கொடுப்பதாக இருக்கும்.

அடுத்து, ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் ஒரு மேட்டார் வெகிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் இருக்கிறார். சப்போமுது 2 கூடப் போட்டிருக்கிறார்கள். 300, 400 வண்டிகள் அவர்கள் கண்ட்ரோலில் இருக்கின்றன. எனவே ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் 3 டிவிஷன்களை ஏற்படுத்தி ஒவ்வொரு டிவிஷனுக்கும் ஒவ்வொரு இன்ஸ்பெக்டரைப் போட்டு அவரது கண்ட்ரோலில் 200 வண்டிகளைக் கொடுத்தால் அவர்கள் அடிக்கடி பிரயாணம் செய்து வண்டிகளைக் கவனிக்கவும், கண்காணிக்கவும் வழியேற்படும். ஆகவே அவ்வாறு டிவிஷன்களை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

பர்மிட் கொடுப்பது சம்மதமாக டிராப்ட் ஜி. ஓ. கெஜட்டில் போடப் பட்டிருக்கிறது. அது வரவேற்க வேண்டியது. அதில் இரண்டொரு மாறுதலைச் செய்ய வேண்டும். அசைப் பற்றி நான் எழுதியிருக்கிறேன். முக்கியமாக, ஆக்டின்படி இம்மாதிரி செய்வதற்கு சர்க்காருக்கு அதிகாரம் இருக்கிறதா என்ற சர்ச்சை சபரீம் கோர்ட்டில் எழுப்பப்பட்டிருக்கிறது என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும். ஆகவே இந்த ஜி. ஓ. வானது கோர்ட்டில் அடிபடாமல் இருக்கும் முறையில் மேட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்டிவ் திருத்தம் செய்து இந்த ஸ்டேட் கொண்டு வந்தால் எந்தவிதமான சங்கடமும் இல்லாமல் நல்லவிதத்தில் இருக்கும். டிராப்ட் ஜி. ஓ.வை நான் படித்துப் பார்த்தேன். மிகக் நல்ல அச்சங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே இந்த ஜி. ஓ. வானது கோர்ட்டில் சென்று அடிபடாமல் இருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.

மேட்டார் போக்குவரத்து ஸ்தாபனங்களை நடத்தகிறவர்கள் யாராக யிருந்தாலும், ஒரு பஸ் வைத்திருந்தாலும்கூட அவர்கள் உடனடியாக மேட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் ஓக்கர்ஸ் ஆக்டின்படியிலிஸ்தர் செய்து கொள்ள வேண்டும் என்றிருக்க வேண்டும். அப்போதுதான் தொழிலாளர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். குறிப்பாக நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், மேட்டார் தொழிலிலே சரபட்டு மாதம் மாதம் 8 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கிக் கொண்டு அந்தத் தொழிலில் முன்னேறியவரின் மகன் என்ற முறையில் தான் நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். தொழிலாளர்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய அத்தனையையும் நல்லமுறையில் செய்தால்தான் அவர்கள் அந்தத் தொழிலிலே சிரப்பாகப் பணியாற்ற முடியும். எனவே ஆர்ப் ரேட்டர்கள் இரண்டாவது முறை, மூன்றாவது முறை என்று பஸ் பர்மிட்டுக்கு விண்ணப்பம் செய்தால்கூட இவ்வாறு ரிஜிஸ்தர் செய்து கொண்ட அடையாளம் இருக்கிறதா என்பதைக் கவனிக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அதையும் முறைப்படுத்திச் செயல்படச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, இந்த மேட்டார் வாகன வரியைப் பொறுத்த வரையில் ஒவ்வொரு டிரெஜரியிலும் ஊருக்கு ஊர் தனித்தனியாக கட்டுகிறோம். அவர்கள் இதை ரிஜிஸ்தர் பண்ணுகிறார்கள். பிறகு அது ஆர். டி. ஓ. வுக்கு அனுப்பப்படுகிறது. இதனால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அவர் (R.T.O.) பரிசீலனை செய்வதற்கு வேறு காலம் பிடிக்கிறது. இதனால் காலா

1968 மார்ச் 16]

[திரு. நா. காசிராமன்]

காலத்தில் வரி கட்டாமல் எய்ப்பவர்களைக் கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை. அப்படி கண்டுபிடிக்க வேண்டுமென்றாலும் 20 நாட்களுக்கு மேல் ஆகிவிடுகிறது. பெர்மிட் கொடுக்கும் பொழுது R. T. O. ஆபிஸில் எந்தெந்த ரூட்டில் எந்தெந்த பல போகிறது; யார் யார் எப்பொழுது வரி கட்டினார்கள் என்ற லிஸ்டெல்லாம் இருக்கிறது. இவ்வளவு வண்டிகளுக்குப் பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது; இவ்வளவு வண்டிகளுக்குக் கொடுக்கப் படவில்லை; இவ்வளவு வண்டிகள் டாக்ஸ் கட்டி இருக்கின்றன; இவ்வளவு வண்டிகள் டாக்ஸ் கட்டவில்லை போன்ற விவரங்கள் எல்லாம் அந்த R. T. O. ஆபிஸில் இருக்கும். அதைக் கொண்டு அதிகாரிகள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். ஆகவே, R. T. O. ஆபிஸிலேயே வரி கட்ட வேண்டுமென்று வைத்தால் வரி வசியையும் கண்டிப்பாகத் தடுத்த விடமுடியும். இதைப் பற்றி இந்தச் சட்ட மன்றத்திலேதான் பல அங்கத்தினர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 1966-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 18-ம் தேதி அன்று அப்பொழுது போக்குவரத்து அமைச்சராக இருந்த ஆர். வெங்கட்டராமன் அவர்கள்கூட இதற்கான வழிவகைகளைச் செய்துவருகிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

முன்பு மொபைல் ஸ்க்வாட் என்று ஒன்று இருந்தது. அது ஓவர் ஸ்பீடில் போகிறவர்கள் மேல் நடவடிக்கை எடுத்தது. அது இப்பொழுது இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. மறுபடியும் அதை ஏற்படுத்த வேண்டும். ஏனென்றால் இப்பொழுது நடவடிக்கை வண்டிகள் வெகு வேகமாகப் பெருகிக் கொண்டு வருகின்றன. லாரிகளும் அதிகமாகப் பெருகிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவர்கள் ஓவர் ஸ்பீடாகப் போவதைத் தடுக்க வேண்டுமானால் இந்த மொபைல் ஸ்க்வாட் தேவை. அந்த மாதிரி வேகமாகப் போகிறவர்கள் மேல் நடவடிக்கை எடுக்கவும் வேகமாகப் போவதைத் தடுக்கவும் இந்த மொபைல் ஸ்க்வாட் ஏற்படுத்த வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, இப்பொழுது லாரிகள் தான் அதிக வேகமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்த லாரிகளினால்தான் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. விபத்துக்களுக்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. பல லாரிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் ஸ்டைலிங்கிலே ஈடுபடுகிறார்கள். தஞ்சை, மற்ற இடங்களிலேயே யிருந்து கொட்டைப் பாக்கு, சூடம், போன்ற பொருள்களை கடத்திச் செல்கிறார்கள். அப்படிக் கடத்திச் செல்கின்ற காரணத்தினால் வெகு வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள். இதனால் சில விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

அதோடு, ஒரு லாரி இரண்டு லாரி வைத்திருக்கக் கூடியவர்கள் தங்களுடைய பணியாளர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய ஊதியம் மிகமிகக் குறைவு. அவர்கள் அதிகமாக வேலை செய்து முதலாளியிடம் நல்ல பெயர் வாங்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள். வெகு வேகமாக ஓட்டி விபத்துக்களிலே ஈடுபடுகிறார்கள். ஆகவே, இந்த லாரியில் வேலை செய்கின்ற பணியாளர்களுக்குக் குறைந்த அளவு ஊதியத்தையாவது சர்க்கார் நிர்ணயித்துக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அதோடு, இரவு 9 மணிக்குமேல் காலை 6 மணிக்குள் லாரிகளில் எப்படிச் சென்றாலும் சரி—இரண்டு டிரைவர்கள் இருக்க வேண்டும். ஒருவர் களைப் படைந்தால் மற்றவர் ஓட்ட முடியும்—இந்த நிலை அமையுமானால் இவ்வாறு செய்தால், கூடுமான வரையில் 100-க்கு 90 விபத்துக்களைத் தடுக்க முடியும். இதன் மூலம் வேலை வாய்ப்பு வசதியும் கிடைக்கிறது. விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கும் இது வசதி செய்து கொடுக்கிறது.

லாரிகளில் சில பேர்கள் அதிகமான லோடுகளை ஏற்றிக்கொண்டு செல்கிறார்கள். அதுவும் இரவு நேரங்களில் காலைக்குள் சேர்ப்பிக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் வேகமாகப் போவதோடு அதிக லோடுகளையும் ஏற்றிக்கொண்டு செல்கிறார்கள். ஒரிரண்டு நாட்களுக்கு முன்னால் கூட, பாலாறு பக்கத்திலே செங்கல்பட்டு சமீபம் பார்த்தேன். ஒரு பெரிய மெஷின்—12 அடி உள்ள மெஷின் ஒரு லாரி ஏற்றிக்கொண்டுசென்றது. அப்பொழுது லாரியின் வலது டையர் பர்ஸ்ட் ஆகிவிட்டது. அதன் காரணமாக அந்த மெஷின் வலதுபுறமாக

[திரு. நா. காரிராமன்]

[1968 மார்ச் 16]

அழுத்த அந்த லாரி தலை குப்புற புரண்டுவிட்டது. டிரைவரும் கண்டக்டரும் அதிர்ஷ்டவசமாகத் தப்பினார்கள். அந்த லாரி தூள்தூளாக ஆகிவிட்டது. அதை இன்னொரு லாரி வந்து எடுத்துச் செல்லக்கூடிய அளவு விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த அளவு அதிகமான சரக்குகளை எடுத்துச் செல்கிறார்கள். நீண்ட குழாய்களையும் கம்பிகளையும் லாரியில் ஏற்றுகிறார்கள். இந்த கம்பிகள் கருப்பாக இருப்பதனால் இரவிலே இருட்டிலே தூரத்திலே அந்த கம்பிகள் இருப்பதே தெரியவில்லை. அவர்கள் ரொம்ப வேகமாகப் போகிறார்கள். அருகில் போகிறவரை அந்த லோடு தெரிவதில்லை. இதனால் அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

இந்த லாரிகளில் வைக்கோல் போரையும் ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். இந்த வைக்கோல் போர் பெரிய தேர் மாதிரித் தெரிகிறது. போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கூடச் சொன்னார்கள், திருவாரூர் தேர் மாதிரி என்று. அந்தத் திருவாரூர் தேர் மாதிரி இந்த வைக்கோல் போர் இருக்கிறது. நான் சிறு குழந்தையிலே அந்தத் தேரைப் பார்த்தேன். ஓட்டுகிறவன் தானாக ஒதுங்கிப் போனால்தான் அவனை நாம் தாண்டிப் போகமுடியும். பின்னால் வருகிறவன் முடிந்தால் முந்திப் போகட்டுமேயென்று அவர்கள் வண்டியை நிறுத்தாமலேயே செல்கிறார்கள். நாம் அவர்களை நேரடியாக ஓவர்டேக் செய்வது என்பது முடியாத காரியம்.

அடுத்தபடியாக, தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத் துறை மற்ற எல்லா மாநிலங்களையும் விட, மற்ற மாநிலங்களில் நடப்பதைவிட வெகு நன்றாக செம்மையாக நடக்கிறது என்பதை நாம் சந்தோஷமாகச் சொல்லிக் கொள்ளலாம். தனியார் துறையினரும் சரி, தேசியமயமாக்கப்பட்ட துறையினரும் சரி, எந்த போக்குவரத்துத் துறையாக இருந்தாலும் இந்த அதிகாரிகள் மிக நல்லமுறையிலே பணியாற்றுகிறார்கள். இந்த போக்குவரத்துத் துறைக்கு முன்னால் இருந்த அமைச்சர்களும் சரி, இப்பொழுது இருக்கிற அமைச்சரும் சரி, இந்த இலாகா அதிகாரிகளும் இந்த இலாகா மிக நல்லமுறையில் இயங்க வேண்டுமென்பதற்காக நல்லமுறையில் பாடுபட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் நன்றியையும் பாராட்டையும் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்த தேசியமாக்கப்பட்ட இலாகா சிறப்பாக நடக்கவேண்டும். நஷ்டம் இல்லாத வகையில் நடைபெற வேண்டும். இலாபம் இல்லாவிட்டால்கூடப் பரவாயில்லை. நஷ்டம் இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். 'நோ பிராஃபிட் நோ லாஸ்' பேஸிலே கூட நடத்தலாம். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள பஸ்களை நேஷனலைஸ் செய்திருக்கிறார்கள். அதை வரவேற்கிறோம். தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை வேண்டிய கொள்கைதான். டிரான்ஸ்போர்ட், கம்ப்யூனிக்கேஷன், ரெயில்வே, தபால் போன்றவைகள் எல்லாம் தனியாரால் ஆரம்பிக்கப்பட்டாலும் கூட நாளை ஆக அது சர்க்காரினுடைய ஆதிக்கத்தின்கீழ்தான் இருக்கவேண்டும். அந்த முறையிலே இதை நான் வரவேற்கிறேன். தற்போது 75 மைல்களுக்குமேல் உள்ள ரூட்டுகளில் பஸ் வைத்திருக்கிறவர்கள் பணம் கொடுத்துத்தான் அந்த பஸ்களை வாங்கியிருக்கிறார்கள். நம் தேசத்துப் பணம் கொடுக்கப்பட்டு வாங்கப் பட்டது. அந்த பஸ்கள் எல்லாம் ஐரோப்பா இருக்கின்றன. அப்படி வைக்காமல் அவர்களுக்கும் ஆல்டர்னேட் ரூட் கொடுத்தால், அவர்கள் பிறகு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக அந்த தொழிலிலிருந்து வேறு தொழிலுக்குப் போய்விடுவார்கள். இப்படி பஸ்களை ஓடாமல் வைத்திருப்போமானால் மற்ற தொழில் ஆரம்பிக்க எண்ணுபவர்கள்கூட நமக்கும் இந்த கதி வந்தால் என்ன செய்வது என்று எண்ணி, தொழிற்சாலையை ஆரம்பிக்க துணிச்சல் இல்லாத நிலையிலிருப்பார்கள். அப்படி இருந்தால் மந்தநிலை ஏற்படும்; தொழில் வளர்ச்சி பாதிக்கப்படும்; முன்னேற்றமெல்லாம் பாதிக்கப்படும்; தொழிலாளர்களுக்கு வேலாவாய்ப்பு பாதிக்கப்படும்; எல்லாமே பாதிக்கும். இதனால் உடனடியாக அவர்களுக்கு ஆல்டர்னேட் ரூட் கொடுத்து ஒரு செம்மையான நிலையை உருவாக்கவேண்டும். அதைப் பற்றி பரிசீலிப்பதையும் நான் வரவேற்கிறேன்.

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி. இப்படி பேசுகின்ற இந்த கருத்துக் களை அடிப்படையாக வைத்து ஆங்காங்கு இருக்கிற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள், அதாவது இந்த உரிமை வழங்குகிறவர்கள் ஆர். டி. ஓ. என்று அழைக்கப்படுகிறவர்களுடைய பரிந்துரையின் பேரில் அவர்களுக்கு மாற்றுத் தடங்கள் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. நா. காசிராமன். இது ஒரு மகிழ்ச்சிகரமான செய்தி. இதை நான் வரவேற்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்பொழுது கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் என்று ஒரு புல்தகம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். பட்ஜெட் டிமாண்ட்ஸ் என்றும் ஒரு புல்தகம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் என்ற புத்தகத்திலே இந்த நேஷனலைஸ்டு மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் மூலமாக 8 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் வருவதாகக் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியானால் சென்ற ஆண்டு 37 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். இப்போது எப்படி இலாபமாக வந்தது? கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் என்ற புத்தகத்தையும் பட்ஜெட் டிமாண்டையும் நான் ஒத்திட்டுப் பார்க்கும்போது சில குறைகள் எனக்குத் தென்பட்டன. அந்தக்குறைகளைத் தெரிவிப்பது என் கடமையாகக் கருதுகிறேன். கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 8-ஆம் பக்கத்திலே வேஜஸ் ஆஃப் டிராஃபிக் அண்டு டெக்னிகல் ஸ்டாஃப் 216 இலட்சம் ரூபாய் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 1159-60-ம் பக்கத்திலே 231 இலட்சம் ரூபாய் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே 15 இலட்சம் கூடி இருக்கிறது. அதாவது டிமாண்டைவிட 15 இலட்சம் குறைவாக கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே காட்டப்பட்டிருக்கிறது அதைப்போல் பெட்ரோல் டீஸல் ஆயில் அண்டு அதர் ஃப்யூயல் என்பது பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 173 இலட்சம் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 160 லட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே 13 இலட்சம் குறைவாக காட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல் டையர்ஸ் அண்டு ரபூப்ஸ்ஸிலே 1966-67-ஐ விடக் குறைச்சலாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 7-6 இலட்சம் என்று காட்டப்படுகிறது. ஆனால், கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 7 இலட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் லெஹி கில்ஸ் டாக்ஸஸ் அண்டு வேசென்ஸ் ஃபீஸ் என்ற பிரிவிலே பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 104 இலட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 93 லட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல் சர்சார்ஜிலே 1966-67-லே 68-16 இலட்சம் செலவானதை விட குறைவாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலேயும் பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 61 இலட்சம் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 55 இலட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. ஆக பட்ஜெட் டிமாண்டிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகைக்கும் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகைக்கும் வித்தியாசம் பார்த்தால் 45-6 இலட்சம் ரூபாய் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே குறைவாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற 836 இலட்சம் ரூபாய் இலாபத்தை கழித்தால் 37-24 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் வரும். ஆக இந்த கணக்குகளை யெல்லாம் பார்த்தால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் நஷ்டத்திலே ஓடுவது நன்றாகத் தெரிகிறது. நஷ்டம் வராது என்று சொல்லவில்லை. அதைப்பற்றி ஆராயவேண்டும். இலாபத்திலே நடத்தினாலும் நஷ்டத்திலே நடத்தினாலும் ஜனங்களுடைய வரிப்பணத்திலேதான் அது நடக்கிறது. நஷ்டத்திலே நடத்தினால் ஜனங்களிடமிருந்து அதிக வரி வங்க வேண்டியிருக்கும். ஆகவே, நஷ்டத்தை ஒழித்தாலொழிய, குறைந்தபட்சம் நோ டிராஃபிட்-நோ லாஸ் என்ற நிலையை ஏற்படுத்தினாலொழிய இந்த தொழிலுக்குப் பாதகம் ஏற்படாமல் இருக்காது. நஷ்டமில்லாமல் நடத்தினால்தான் ஓரளவு பிற்காலத்திலே அது பாதகமான தொழில் என்ற நிலை ஏற்படாமல் இந்தத் தொழிலை நடத்த முடியும். இப்பொழுது பல இலட்சக் கணக்கான ரூபாய்களைப்போட்டு நடத்துகிற சூப்பர் டிராக்கெட் நஷ்டத்திலே ஓடுவதால் அதை மூடிவிடலாமா என்ற யோசனை தோன்றுவதுபோல்

[திரு. நா. காசிராமன்]

[1968 மார்ச் 16]

பின்னாலே இதற்கும் தோன்றினால் தேசிய உடமையினுடைய மொத்த வலிவும் போய்விடும். அதற்காக வழிவகை செய்து இந்த நஷ்ட நிலையைப் போக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த பஸ்கள் வேகமாக ஓடுகின்றன. அதிலும் ஸ்டேட்டிரான்ஸ் போர்ட் பஸ்கள் மிக வேகமாக ஓடுகின்றன. நான் அடிக்கடி சென்னையிலிருந்து கும்பகோணத்திற்கு காரிலே போகக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் 50 மைல், 60 மைல் வேகத்தில் போகிற பொழுது பின்னால் நாம் சென்றால் அவனாகத்தான் நிறுத்தவேண்டும். நாமாக அவனை ஓவர்டேக் செய்யமுடியாது. நேச்சரல் காலஸூக்காக அல்லது மருகுடிப்பதற்காக அல்லது வேறு ஏதாவது கடைக்குப் போக வேண்டியிருந்தாலொழிய வண்டியை நிறுத்திவிடே கிடையாது. ஆகவே, ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் ஒரு நாளும் ஸ்பீடாகப் போகச் செய்யக் கூடாது. அவர்கள் 40 மைல் வேகத்திலே போவதுகூட அதிகம்தான். தனியார் துறை பஸ்களும் டிராப்கள் ரோடிலே வேகமாக ஓடுகின்றன. அதிலும் ஜில்லாக்களிலே போகும்போது மிகவும் குறைந்த வேகத்தில் போக வேண்டும். இந்த ஓவர் ஸ்பீடுகள் அதிகமாக இருப்பதனால் ஆக்ஸிடென்டுகள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. ஆக்ஸிடென்ட் என்றால் எதிர்பாராமலே நடப்பது என்பதுதான் பொருள். தஞ்சையிலிருந்து கும்பகோணம் ரோடுக்கு வருவதற்கு—25 மைல் தூரம் உள்ள பாணைக்கு—ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸிலே 45 நிமிஷம் தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 45 நிமிஷத்திலே போகவேண்டுமென்று வைத்திருக்கிறார்கள். அப்படியென்றால் அந்த நேரத்தில் போய்சேருவதற்கு எவ்வளவு வேகமாக ஓட வேண்டும்? தஞ்சை ஜில்லா விவசாயம் நிறைந்த ஜில்லா. கால்நடை, மாட்டுவண்டிகள், விவசாயிகள், இதர வண்டிகள் அதிகமாக இருக்கிற இடம். அந்த ரோடுகளில் சாதாரணமாகச் செல்லக்கூட நிரம்ப கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதுவும் திருவிழைக் காலங்களில் சொல்லவில்லை. ஸ்டேட்டிரான்ஸ் போர்ட் வண்டிகளினுடைய வேகத்தைக் குறைக்கவேண்டும்; அதோடு மற்ற வண்டிகளினுடைய வேகத்தையும் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் நாம் ஓட்டுகிறவர்கள் பார்க்கவேண்டுமென்றால் ஸ்டேட்டிரான்ஸ்கொண்டதான் பார்க்கவேண்டி இருக்கிறது. அவர்கள் அவ்வளவு குளனமாக சிறிய டிரைவர்களாக இருக்கிறார்கள். டிரைவர் உட்கார்ந்திருப்பதே தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி. வேகத்தைக் குறைக்கவேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். ஆனால், விரைவு போக்குவரத்து வண்டிகளின் நேரத்தைக் குறைத்து, வேகத்தை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்பது பற்றி விவாதிக்க திரு. ஆர். கருப்பையா அவர்கள் ஒரு வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

திரு. நா. காசிராமன். போக்குவரத்துத் தொழிலில் அனுபவம் இல்லாத காரணத்தினால் அப்படிச் சொல்லியிருக்கலாம். நான் அனுபவத்தில் சொல்கிறேன். அது நல்லது அல்ல. வேகமாக போவது பார்ப்பதற்கு வேண்டுமானால் அழகாக பெருமையாக இருக்கலாம். ஆனால் நாம் வேகமாகப் போனால் நாம் நினைத்த ஊருக்குப் போகாமல், நாம் எந்த ஊருக்குப் போகவேண்டாம் என்று நினைப்போமோ அந்த ஊருக்குப்போய்ச் சேர்ந்துவிடுவோம். அது நல்லது அல்ல.

சென்னை நகரத்தில் அதிகமான பேர்களை ஏற்றுக்கொள்ளும் ஓவர் கிரெடியட் ஜாஸ்தியாக இருக்கிறது. 35 பேர்கள் என்பது, 65 பேர்கள் வரை ஏற்றுக்கொள்ளும். அதற்கு குறைந்து இருக்காது. இப்படி இருக்கும் பொழுது ஜனங்களுக்கு கஷ்டமாக இருக்கிறது. தனியார் துறையிலே ஓவர்லோடு ஏற்றினால், கண்டக்டர், ஓனர் இரண்டு பேர்களையும் சேர்த்து சார்ஜ் செய்கிறார்கள். ஆனால் ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் அப்படியில்லை. ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களுக்கு பெர்மிட்டே இருந்தால் தானே? பெர்மிட் இருந்தால் தானே பொமிட் கண்டிஷன், பொமிட் கண்டிஷன் இருந்தால் தான் வண்டியை ஓட்டிப் பொமிட் கண்டிஷன், ஓவர்லோட்

1968 மார்ச் 16]

[திரு. நா. காசிராமன்]

அதிகமாக எற்றுக்கொள்கிறார்கள். அது நல்லது அல்ல. ஜனங்களுக்கும் நல்லது அல்ல. வண்டிக்கும் நல்லது அல்ல. ஓட்டுகிறவர்களுக்கும் நல்லது அல்ல. ஓவரலோட் எல்லா ரூட்களிலும் நிறைய இருக்கிறது. (குறுக்கீடு) கண்டிப்பாக ஓவரலோட் லாஸ் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்களில் இல்லை, ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட் லாஸ் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்களில் இல்லை. எனக்கு தெரிந்த வரையிலும் பிரைவேட் ஆடரேட்டர்ஸ் பஸ்களிலும் கூடுமான வரையிலும் இல்லை.

ஒரு பொதுவான அபிப்பிராயம் கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் மரியாதையாக நடந்துக்கொள்வதில்லை என்பது. ஆனால் அவர்கள் சத்தமாக மரியாதையாக நடந்துக்கொள்வதில்லை என்று சொல்லமுடியாது. எனக்குத் தெரியும் தினமும் அவர்கள் ஆயிரக்கணக்கான மக்களோடு பழகவேண்டியிருக்கிறது. பல்வேறுவிதமான டெம்பரமென்டு உள்ளவர்களோடு பழகவேண்டியிருக்கிறது. 'டெம்பரமென்ட்ஸ் டி.ஃப்'. ஒவ்வொருவரும் ஒவ்வொரு விதமாகச் சொல்கிறார்கள். 'எனக்கு முதலாளியைத் தெரியும்' என்று ஒருவர் சொல்வார். 'எனக்கு அமைச்சரையே தெரியும்' என்று இன்னொருவர் சொல்வார். யாருக்கு பயப்படுவான் தொழிலாளி? டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் நல்லவிதமாக மரியாதையுடன் நடக்க வழிவகைகள் செய்யவேண்டியது தான். அதே சமயத்தில் அவர்களை அதிகமாக துன்பத்துக்கு ஆளாக்கக் கூடாது என்பதை நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மசல் கன்ஸம்ஷன் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் நிறைய ஆகிறது. இதைத் தவணிக்க வேண்டும். சில பஸ்களில் பார்த்தால் வார் ஃப்ரண்ட் மாதிரி ஸ்டீமோக் ஸ்கிரீன் பஸ்களுக்குப் பின்னாலிருந்து வந்துக் கொண்டிருக்கும். இன்னும் சிலபஸ்களில் பார்த்தால், பழைய காலத்தில் இரண்டை மாட்டு வண்டிகள் ரோடில் போனால், ரோடில் மாடுகள் கோடு போட்டுக்கொண்டே போகும், அம்மாதிரி பஸ் போகிற இடங்களிலெல்லாம் பின்னாலேயே ஆயில் ஒழுகி ரோடில் கோடு போட்டுக் கொண்டே போகும். இம் மாதிரியெல்லாம் மசல் ஆயில் வேஸ்ட் ஆவதைக் கண்காணிக்க வேண்டும். எவ்வளவு செலவழிகிறது என்பதைப் பார்த்து, மசல் ஆயில் கன்ஸம்ஷனைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். மேலும், பஸ்கள் நிற்கும் பொழுது 'engines are allowed to run idle' அதனால் மூன்றுவிதமான கேடுதங்கள் ஏற்படும். ஒன்று என்ஜின் தேய்மானம், இரண்டு மசல் ஆயில் வேஸ்ட், மூன்று கொஞ்சம் வைப்ரேஷன் ஆகிய மாதிரிவிட்டால், யார் எதிரில் வருகிறார்களோ அவர்கள் மீது போய் பஸ் ஃபர்ந்தலிடும். இதைவெல்லாம் சர்வர கண்காணிக்கவேண்டும். இது மாதிரிவேஸ்டேஜ் நிறைய இருக்கிறது. பஸ்களை ரோடில் நிறுத்திவிட்டு, கண்டக்டர், டிரைவர் என்ஜனை ஆஃப் பண்ணாமல் காபி, டீ சாப்பிட்டுப் போய்விடுகிறார்கள். இது நல்லது அல்ல. இது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டுக்கு கெட்ட பெயரை உண்டாக்கும். இதனால் ஜனங்களுக்கும் கெடுதல் உண்டாகும். அரசாங்கத்திற்கும் கெட்ட பெயர் உண்டாகும்.

1966-67-ல் 174 பஸ்கள், 129 சர்வீஸஸ், 44 ரூட்கள் இருந்தபொழுது ஸ்பேர் பார்ட்களுக்காக செலவானது அக்சவலாக ரூ. 15.78 லட்சம். ஆனால் 1968-69-ம் ஆண்டுக்கு 188 டஸ்கள், 146 சர்வீஸ்கள், 55 ரூட்கள் இருக்கும்பொழுது ஸ்பேர் பார்ட்ஸுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகை ரூ. 15 லட்சம்தான். முன்பிருந்ததைவிட பஸ்களும் கூடுதலாகியிருக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலையும் உயர்ந்திருக்கிறது. இருந்தும் நாம் ஒதுக்கியிருக்கிறது ரூ. 15 லட்சம் தான். பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறைவாகவும், விலையும் குறைவாகவும் இருந்தபொழுது செலவாகிய தொகையைவிட குறைவாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இது போதாது. இங்கு இதைத்தொகு அதிகமாக ஒதுக்கவேண்டும். அதே மாதிரி தான் 1966-67-ல், 174 பஸ்கள் 129 சர்வீஸ்கள், 44 ரூட்கள் இருந்தபொழுது பெட்ரோல், மசல் அபரிலுக்கு ரூ. 35.28 லட்சம் செலவாகியிருக்கிறது. ஆனால் இப்பொழுது 1968-69-ம் ஆண்டுக்கு, 188 பஸ்கள், 146 சர்வீஸ்கள், 55 ரூட்கள் இருக்கும்பொழுது பெட்ரோல் மசல் ஆயிலுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற தொகை ரூ. 38 லட்சம் தான். இப்படியெல்லாம் குறைவாக ஒதுக்கினால் லாபம் இருக்கிற

மாதிரி பொய்யான நிலைமையைக் காட்டும். ஆனால் நடைமுறையில் நஷ்டத்தில் கொண்டுவந்து விட்டுவிடும். ஆகவே, கூடுமான அளவுக்கு ஃபாக்ட் (fact) களுக்குத் தகுந்தாற்போல் இந்த இனங்களுக்கு தொகை ஒதுக்கப்படவேண்டும் அப்பொழுதுதான் இவைகளையெல்லாம் அடிக்கடி கண்காணித்து, ஏதாவது மார்ஜினல் லாஸ் வந்தாலும்கூட, அதை நல்ல விதமாக மேக்கப் செய்பலாம். ஆகவே, இதற்கெல்லாம் அதிகப்படியான தொகை ஒதுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பட்ஜெட்டில் டெவலப்மெண்டு ஸ்கீம்-க்கு முன்பு அதிகமான பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும், டெவலப்மெண்டு பண்ணுக்கு பணம் ஒதுக்கப்படவில்லை. பாஸ்டுசர்ஸ் அமினிடி பண்ணுக்கு பணம் ஒதுக்கப்படவில்லை. வொர்கர்ஸ் ஹவுஸிங் ஸ்கீமுக்கு ஒதுக்கப்படவில்லை. இதற்கெல்லாம் பணம் ஒதுக்கினால், நமக்கு லாபம் குறைந்து, வித்தியாசம் நஷ்டத்தில் தான் வரும். கணக்குகளை நன்றாகக் காணிக்க வேண்டும். இப்பொழுது பாசுசர்சுக் தொகை அதிகமாகிக்கொண்டிருக்கிறது, அதனால் கலெக்ஷன் நிறைய ஆகிறது. அந்த கலெக்ஷன் எல்லாம் சரியாக வந்து சேருகிறதா, எந்தவிதத்திலாவது லீக்ஜே இருக்கிறதா, சரியாக டிக்கெட் கொடுக்கிறார்களா, கொடுத்த டிக்கெட்டையே மறுபடியும் கொடுக்கிறார்களா, வேறு எந்தவிதமான விவகாரங்கள் நடக்கின்றனவா என்றெல்லாம் செக்கர்ஸ் வைத்து நல்ல முறையில் கண்காணித்து, வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். இதை ஒரு தொழிலாகக் கருதி நல்ல விதத்தில் நடத்தித்தொண்டு வா வேண்டும். ஜனங்களுக்கு செலகரியம் செய்ய வேண்டியதுதான். அதற்காக நஷ்டப்பட்டுத்தான் செலகரியம் செய்யவேண்டும் என்பது அவசியம் அல்ல. செய்யவேண்டும், ஆனால் செய்வதை நன்றாகச் செய்ய வேண்டும்.

கடைசியாக ஒன்றை மட்டும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சமீபத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் 2, 3 நாட்களுக்கு முன்னால் சொன்னார்கள். இந்த பஸ் சார்ஜ் சுட்டண விசீதம் பற்றி. அது பற்றியும் கொடுக்கப்பட்ட அறிக்கையில் வந்திருக்கிறது. எந்தெந்த ஈட்சனில் தனியார் ரேட் கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசாவாகவும், அரசாங்கப் பஸ் ரேட் 2 பைசாவாகவும் இருக்கிறதோ அந்த இடங்களில் பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டவர்களோடு பேச்சு வார்த்தை நடத்தி, அவர்கள் மூன்றிலி ஈந்து 2.5 பைசாவாகக் குறைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றும், சர்க்கார் ரேட் 2 பைசாவிலிருந்து 2.5 பைசாவாக உயர்த்திக்கொள்ள வேண்டும் என்றும், சமரசத்திற்கு வந்தால், அதன் பிரகாரம் செய்யப்படும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் மீக்கனிடத்திலே ஒரு தவறான அபிப்பிராயம் இருந்துவருகிறது. எல்லா இடங்களிலும், எல்லா ஜில்லாக்களிலும் கட்டண விசீதம் 3 பைசாவிலிருந்து 2.5 பைசாவுக்கு வந்துவிடுமோ என்ற அச்சம் கொழில் துறையிலே ஈடுபட்டிருக்கக்கூடியவர்களுக்கு இருக்கிறது. நான் அந்த தொழிலில் ஈடுபட்டவன் சொல்கிறேன் என்ற ஒரு காரணத்தைமட்டும் வைத்துக்கொண்டு நோக்காமல், இது ஒரு தொழில், தொழில் நன்றாக நடக்கவேண்டும், அதற்கு வேண்டிய வசதிகள் இருக்கவேண்டும் என்பதை மனதில் கொள்ள வேண்டும். இது பற்றி திட்டவாட்டமான விளக்கத்தை புத்தகக் குறிப்பில் கொடுத்திருப்பது நல்ல காரியமாக இருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கமாக அறிவித்து விட்டால் மனதில் எந்தவிதமான சங்கடங்கள், ஐயப்பாடுகள் இருப்பினும் அவை நீங்கிவிடும்.

இப்பொழுது விலைவாசி ஏறியிருக்கிறது. சம்பளம் ஏறி இருக்கிறது. டிரான்ஸ்போர்ட் வொர்க்கர்களுக்கு இன்டரீம் ரிஸீப் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதுவே ஒரு பெரிய பூதமாக இருக்கிறது. இன்னும் முழு நிலாரணம் அறிக்கைக்கூடிய ரிபோர்ட் வந்தால், அது எப்படி வரும், எந்த மாதிரி அளவுக்கு இருக்கும் என்று தெரியாது. மேலும் சார்ஜ் குறைத்துக் கொண்டே போனால், நஷ்டம்தான் ஏற்படும். ஜனங்களுக்கு உபயோகப் படக்கூடிய சர்வீஸ் என்றாலும், அதில் நஷ்டப்படுவது நல்லது அல்ல. அதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். ஜனங்களுக்கு குழப்பம் இல்லாத அளவுக்கு விளக்கம் தருமாறு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. நா. காசிராமன்]

புரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளது வெகுதூரத்திற்கு முன்னால் இருந்த நிலைமையைவிட, இப்பொழுது ரால்ஸ் முறையில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. சனரிப்பட்டவர்கள் நடத்திவந்தபொழுதும், சர்க்கார் அதில் ஈடுபட்டு, எடுத்துக்கொண்ட பின்பும் நல்ல முறையில் நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். ஆனால், அந்த தொழிலுக்கு கெடுதல் ஏற்படாவண்ணம், அதை ஒரு தொழில் என்று சூதி நல்ல விதத்தில் நடத்தவேண்டும். நமது தமிழகத்தில் நடக்கும் இந்தத் தொழிலைப் பற்றி யாரும், மற்ற மாநிலங்களிலுள்ளவர்களும் குறைசூறு வண்ணம் இதை நஷ்டம் இல்லாமல் நடத்தவேண்டும். லாபம் வேண்டும் என்று அவசியமில்லை என்று கூறிக்கொண்டு, தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி, திரு. காசிராமன் அவர்கள் பட்ஜெட்டில் இரக்கும் வித்தியாசத்தைப்பற்றிய எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதாவது டைட்டில் பட்ஜெட்டில் எஸ்.டி.மேட் ஃபார் கமர்ஷியல் அண்டர் டீட்களில் முதலில் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதற்கும், மெமோரண்டத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதற்கும் வித்தியாசம் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள்.

சீரு நா. காதிராமன். பட்ஜெட் டிமாண்டில் வால்டும் 3, 1159-1160-ம் பக்கத்தில் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி.—அந்த வித்தியாசம், பொடர்ந்து வருகிற சணக்குக்கும், அந்தந்த ஆண்டு குறித்து சரிக்கட்டுகிற சணக்குக்கும் உள்ள வித்தியாசம், அந்தந்த ஆண்டு குறித்து சரிக்கட்டி வருகிற லாப நஷ்டச் சணக்கிற்கும் அவ்வப்பொழுது இடிக் காஷ் பாலன்ஸ் என்ற அளவில் இருக்கிற ரெவின்யூ சணக்கிற்கும் உள்ள வித்தியாசம் தான் அது. அதைத் தான் உறுப்பினர் அவர்கள் வித்தியாசம் இருப்பதாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஒன்று ரெவின்யூ சணக்கில் இருப்பது. கமர்ஷியல் அண்ட்ரீடீகிங் தலைப்பில் அவ்வப்பொழுது அந்தந்த வருஷத்தில் அதிகார வாய்-செலவு, லாப நஷ்டம் என்ன அளவிலே நாம் பார்க்கிற பொழுது, இந்த ஆன்மல் போள அண்டவிட் ரூ. 30 லட்சம் குறைவாக நாம் நஷ்டத்தை ஆக்கியிருக்கிறோம். அடுத்த ஆண்டு லாபத்தை எதிர்நோக்கிச் செல்லலாம் என்ற நம்பிக்கை ஏற்படுகிறது என்பதைத்தான் அது விளக்குகிறது.

திரு. நா. காரிராமன். எனக்கு அப்பொழுதே அந்த சந்தேகம் வந்தது. நான் 2, 3 வருஷங்களுக்கான பட்ஜெட் டிமாண்ட் ஃபார் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்ஸ்களில் பார்த்தேன். 1964-65, 1965-66, 1966-67 இப்படி ஒவ்வொரு வருஷத்திலும் இரண்டு figures-ஐயும் கம்பேர் செய்து பார்த்தேன். கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்ஸ்களில் என்ன figure போட்டிருக்கிறதோ அதே figure தான் பட்ஜெட் டிமாண்டிலும் இருக்கிறது. ஆனால் இந்த வருஷம் பட்ஜெட் டிமாண்ட் பிக்ளையும், கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்ஸ்களையும் பார்த்தால் சுவாஸான தொகை போடப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி போடப்பட்டிருப்பதால் லாபம் வருகிறது என்று பொதுவாகத் தெரிகிறது. ஆனால் பட்ஜெட் டிமாண்டு பிக் இதில் பிரதிபலித்தால் அது நஷ்டத்தில் கொண்டுவந்து வரும்.

*திரு. எம். எஸ். மணி. சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, நான் இடமையாக்கப்பட்ட, பேருந்துப், போக்குவரத்துத் துறை குறித்து, பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் கொண்டுவந்துள்ள கோரிக்கைகளை ஆதரித்து, என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விழைகிறேன். நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் பல்கலைத் தேசிய மயமாக்கத் துவங்கி 21 ஆண்டுகள் இன்றைய தினம் ஆகின்றன. தமிழக அரசு ஆசிப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்ட பிறகு அதை நல்லபடியாக தேசியமாக்கத் துவங்கி, அதே நேரத்திலே யாரும் பாதிக்கப்படக் கூடாது என்ற நல்ல நோக்கத்தோடு, 75 மைலும் அதற்கு மேற்பட்ட தூரம் ஒரே பஸ்களை தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தை மேற்கொண்டிருக்கிறது. அப்படித் திட்டத்தை மேற்கொள்ளும்போது, தனியார் பஸ்களை எடுத்துவிட்டு, அரசாங்க

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[1968 மார்ச் 16]

பஸ்கள் ஓட்டும்போது பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளிகள் பாதிக்கப் படாமல் இருப்பதற்காக, கூடுமான வரையில் இன்றைய தினம், அரசாங்க போக்குவரத்துக்களில் அவர்களை வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளப் பட்டிருக்கிறார்கள். தனியார் பஸ்களிலே இருந்தவர்கள் பாதிக்கப்பட்டாலும் அரசு பஸ்களிலே, 75 மைலுக்கு மேலே அரசாங்கம் பஸ்களை ஓட்டுவதாலும் அதிகம் பேர்கள் பாதிக்கப் பட்டார்கள். அதோடு தனியார் பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதன் காரணமாக ஷெட்டுகளில் சும்மா இருந்து பழுதாகி விடாமல் இருப்பதற்காக, 75 மைலுக்குக் குறைந்த ஷெட்டுகளில் அவர்கள் ஓட்ட முதல் சலுகையாக பர்மிட்டுகள் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ்களும் இன்றையதினம் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படிப் பார்க்குப்போது இன்றையதினம் 236 வழித்தடங்களை அரசாங்கம் மேற்கொண்டுள்ளது. அதோடு மட்டுமல்லாமல், இனி கொடுக்கப் படும் ஷெட்டுகளும் பொதுவாக கூட்டுறவு முறையிலும், தொழில் சங்கங்கள் சார்பில் கேட்டால், சிறு சிறு ஷெட்டுகளை முதலிலே கொடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அது மட்டுமல்ல, ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் யாருக்கும் கொடுக்கக்கூடாது. மாக்ஸிமம் ஐந்து பஸ்கள் தான் இருக்கவேண்டும் என்கிற முறையைக் கடைப்பிடித்தால், இந்த நாட்டில் எல்லோரும் பிழைக்க வாய்ப்பாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் உறுப்பினர் திரு. காசிராமன் மோட்டார் வாகன வரிமூலம் என்னமான வருவாய் வருகிறது. ஆனாலும் அதில் பணியாற்றுகின்ற உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு குறைவான சம்பளம் தான் என்று குறிப்பிட்டார்கள். இருபது ஆண்டு காலமாகவே அப்படித்தான் இருக்கிறது. என்ன காரணம் என்று ஒரு முறை சட்ட மன்றத்திலே கேட்போது, அப்பொழுது இருந்த அமைச்சர் சொன்னார்கள், அவர்களுக்கு வேறு வழியில் பணம் வருகிறது என்று வேறு வழியைத் தடுக்க ஊழிபத்தை உயர்த்தலாம் என்று நான் யேசனை கூறினேன். அப்பொழுது அந்த யோசனையைக் கேட்டிருந்தால், இன்றையதினம் இந்த நிலை வந்திருக்காது என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாகவே, முன்பு ஏராளமான குறைகள் சட்ட மன்றத்திலே எடுத்துக்காட்டப்பட்டன. எடுத்துக்காட்டாத பிரச்சனைகளை இல்லை. ஆனால் அப்பொழுது கவனிக்க வில்லை. இந்தக் துறைக்கு அமைச்சராக கலைஞர் கருணாநிதி வந்தார்கள். நானும் துருவித் துருவிப் பார்த்தேன், ஏதாவது குறைகளை எடுத்து வைக்கலாம் என்று; ஆனால், அத்தனை குறைகளையும் அமைச்சரார்கள் கைவைத்து விட்டார்கள். அப்படி எல்லாவற்றையும் கொடுக்கிற காரணத்தாலே, இன்றைய தினம் மொழில் சங்கத்தலைவர்களால் எசுக்கேய் புதிதாக உற்பத்தி செய்ய முடியவில்லை. ஏன்? மனிதாபிமானத்தோடு குறைகளைத் தீர்க்கிறார்கள். எவ்வளவு சம்பளம் சொடுத்தாலும், இன்றும் பசுது ரூபாய் வேண்டுமென்றுதான் ஆசை இருக்கிறது. ஒரு தொழிலாளிக்கு ஒரு பஸ் இனாமாகக் கொடுத்தாலும், அடுத்த ஆண்டே, ஏன், இரண்டு பஸ்களாகக் கொடுத்தால் என்ன என்கிற குறை வரும். ஆகவேதான், பொதுவாக அவர்களுடைய குறைகளைத் தீர்க்க ஒரு 'ஹெபர்ட் கமிட்டி' ஒரு உயர் மட்டக் குழு ஒன்றை இங்கே அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த உயர் மட்டக் குழு என்னென்ன காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும், எவற்றைச் சாதிக்க வேண்டும் என்று அதைப் பற்றியெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னால், அது அமைச்சாங்களுக்கும் நல்ல வாய்ப்பாக இருக்கும், நடத்துவதற்கு நல்ல வழியாக அமையும் என்று கருதுகிறேன். பஸ்களிலெல்லாம் ஏன் நல்ல பஸ் ஏற்படுகிறது என்பதை ஆராயவேண்டும்; என்னென்ன காரணங்களால் நல்ல பஸ் ஏற்படுகிறது இந்த நடத்தைத் தவிர்த்து, லாபத்தை அடையும் வழியை எவ்வாறு காணவேண்டுமென்று, அதற்கான வழிகள் என்னென்ன என்றெல்லாம் ஆராயவேண்டும். தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் செல்லுகின்ற ஷெட்டுகளிலே, தனியார் பஸ்களும் செயலும் தொல்லை இல்லாமல் இருக்க வேண்டும். ஏனென்றால், அரசாங்க பஸ் ஓட்டும்போது, தனியார் பஸ் இடைமறித்து, இடைமறித்து ஓட்டினால், அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் குறையும். அரசாங்க வருமானம் பாதிக்கப்படும். அப்படிப்பட்ட ஷெட்டுகளில், கூடுமான வரையில், தனியார்களுடைய பஸ்களைக் குறைத்துக்

1968 மார்ச் 16]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

கொண்டே வரவேண்டும். தனியார், இந்த பஸ்களில் ஒருமுறை பைக் கடைபிடிக்கிறார்கள். ஒரு ஷெட்டிலே அல்லது பஸ் நிற்கக்கூடிய ஸ்டாண்டிலே ப்ரோக்கர் என்று சிலரை வேலைக்கு வைத்துக் கொள்கிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸிலே, லால்குடிக்குப் போகவேண்டும் என்றால், அவர்கள் 'லால்குடி' 'லால்குடி' என்று தேடி பிரயாணிகளை அழைக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கத் துறையில் அப்படிப்பட்ட ப்ரோக்கர்கள் இல்லை. ப்ரோக்கர்கள் இருக்கும் பஸ்களுக்கு அதிகமான கலெக்ஷன் கட்டாயம் வரும். ப்ரோக்கர்கள் இல்லாததால் நம்முடைய பஸ்களில் கலெக்ஷன் குறைவாகத் தான் செய்யும். ஆகவே, அரசாங்க பஸ்களுக்கும், முக்கியமான இடங்களில், ஐங்ஷன்களில் ப்ரோக்கர்களை ஏற்படுத்தவேண்டும். இல்லையென்றால், தனியார் பஸ்களில்தான் மக்கள் ஏறிப்போவார்கள்.

இந்த நிர்வாகத்தில் தேவைக்கு அதிகமான ஊழியர்கள் பல இடங்களிலே இருக்கிறார்கள். அதேபோல இன்னும் சில இடங்களில் தேவைக்குக் குறைவாகவும் இருக்கிறார்கள். தேவைக்கு அதிகமாக இருப்பவர்களை தேவைக்குக் குறைவாக இருக்கும் இடங்களுக்கு மாற்றியும் அதிகமான ஆட்களைக் குறைக்கவும் கண்காணிக்க வேண்டும்.

ரிடையர் ஆன் தொழிலாளிகள் கணக்குகளை முடிப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. வேலையை விட்டுப் போய்விட்டாலும், குறிப்பிட்ட காலத்தில் அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய தொகைகளைக் கொடுப்பதில் உடனடியாக முடிவுகள் எடுத்து, அதற்கான வழிகளைக் காண அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்திலே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சர்வீஸ் கண்டிஷன் மிக முக்கியமானது; அதோடு, 'அதர் பெனிஃப்ரிட்ஸ்' தொழிலாளிகளுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சலுகைகள் என்னென்ன, எவ்வாறு அவற்றைக் கொடுக்கலாம், என்னென்ன குறைகள் ஏற்படுகின்றன. எந்த எந்த வகைகளில் அவற்றைத் தீர்க்கலாம், சம்பள விகிதத்தை உயர்த்துவது எப்படி, இது போன்ற நிலைகளை விவாதித்து, நல்ல முடிவு எடுக்க அந்த உயர்மட்டக் குழு இன்றைய தினம் அமைக்கப்பட்டாக வேண்டும். அந்த உயர்மட்டக் குழுவில் ஐந்து பேர்கள் இருக்கலாம்; அப்படி ஐவர் கொண்ட குழுவாக அமைப்பதில் யார் யார் இருக்கவேண்டும் என்பதையும் இங்கே நிர்ணயிக்கவேண்டும். அந்த ஐந்து பேர்களில் போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள அனுபவம் பெற்ற அதிகாரியைப் போடலாம்; தொழில் சங்கத்தில் நல்ல அனுபவம் உள்ள, இந்தத் தொழிலோடு தொடர்பு உள்ள தலைவர் ஒருவரைப் போடலாம்; சட்டமன்றத்திலே பஸ் தொழிலிலே அனுபவம் மிகுந்த சட்ட மன்ற உறுப்பினர் ஒருவரைப் போடலாம்; தனியார் பஸ் நடத்தி அதிக அனுபவம் உள்ள ஒரு தொழில் அதிபரைப் போடலாம்; இன்னும் அனுபவமுள்ள ஆர்.டி. ஒவையும் போடலாம். இப்படி ஐந்து பேர்கள் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை நியமித்து, இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகளை ஆராய்ந்தால், தொழில் தகராறுகள் ஏற்படாமல் சமாளிக்க முடியும். அரசாங்கம் நடத்தும் பஸ் துறையில், போராட்டம், வேலைநிறுத்தம் போன்றவைகள் ஏற்பட்டால், மக்களுக்கு நடம் என்ற ஹேதுவால், அப்படி எந்த தகராறுகளும் ஏற்படாமல் இருக்கும் நிலையை உண்டாக்க, தொழில் சங்கம், 'ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அண்ட் ஜெனரல் ஓர்க்கர்ஸ் யூனியன்' இந்தக் கோரிக்கைகளைக் கேட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இவைகளை பரிசீலனைசெய் அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நன்மைகளைப் பார்த்தபோது, சட்ட மன்றத்திலே கடந்த காலத்திலே நான் கேட்கிறபோதெல்லாம், என்னைப் பார்த்து அப்பொழுது இருந்த அமைச்சர்கள் சிரிப்பார்கள், செருப்பு கொடுங்கள் என்று கேட்கிறேன் என்றால், செருப்பு வேண்டுமா என்று கேட்பார்கள். ஆனால் இன்று, அப்பொழுது நாங்கள் என்னென்ன கேட்டோமோ, என்னென்ன கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னோமோ, அவற்றை யெல்லாம் நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். உதாரணத்திற்குச் சொல்லப் போனால், வெளியூர் பஸ் கட்டணம் குறைக்க வேண்டும் என்பது ஒன்று

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[1968 மார்ச் 16]

சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்குப் போக ரூ. 13 என்று கட்டணம் இருந்தது. நாங்கள் அமைச்சரிடம் அன்றைக்குச் சொன்னோம், ரயிலிலே போகாமல், பஸ்ஸிலே போகிறோம், ஏனென்றால், நம்முடைய பணம் நம் சர்க்காருக்குப் போகவேண்டும் என்பதற்காக, ஆகவே, அதை குறைக்க வேண்டும் என்றோம். கேட்கவில்லை, ஆனால், இன்றைக்கு குறைத்து விட்டார்கள். அவர்கள் உயர்த்திய மூன்று ரூபாயை இன்றைக்குக் குறைத்து, ரூபாய் 10 என்று செய்திருக்கிறார்கள். இதை பொதுமக்கள் வாழேற்கிறார்கள்.

அதேபோலத்தான், நகரத்தில் பஸ்களில் சில்லரை இல்லாத தகராறுகள் நிறைய வருகின்றன. தயவுசெய்து, தலைவர் அவர்களே, ஐந்து நிமிஷம் கூட்டிக்கொடுக்க வேண்டும். பேச வேண்டியது நிறைய இருக்கிறது. நகர பஸ்களில் 12 பைசாவாக இருந்ததை, 15 பைசாவாகவும், 17 பைசாவாக இருந்ததை 15 பைசாவாகக் குறைத்தும் சில்லரைத் தகராறுகள் ஏற்படாத முறையில் இன்றையதினம் செய்திருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட காரணங்களால் பொதுமக்கள், கண்டக்டர்கள், இவர்களிடையே தகராறுகள் குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதோடு மட்டுமல்ல, நகரத்தில் ஒம் பஸ்களில் எங்கு வேண்டுமானாலும் செல்லலாம் என்று குறைந்த கட்டணச் சீட்டுகள் போடுங்கள் என்று கேட்டோம். அன்றைக்குப் போடவில்லை. ஆனால் இன்றையதினம் நகரத்தில் விரும்பும் இடங்களிலெல்லாம் போகலாம், காலை ஐந்து மணியிலிருந்து, இரவு 11 மணிவரை ஒன்றரை ரூபாய் கட்டணத்தில், சென்னையைப் பார்க்கலாம், அதன் சுற்றுப்புறத்தைப் பார்க்கலாம் என்று செய்திருக்கிறார்கள். அதனால், வெளியூர்களிலிருந்து வருகின்ற பிரயாணிகள் சுலபமாகச் சுற்றிப் பார்க்க வசதியளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

சவு இரக்கம் காட்டும் எண்ணத்திலே, நம்முடைய பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள், ஆஸ்பத்திரியில் சிகிச்சை பெறுகிற குருடர்கள், கால், கை இழந்தவர்கள் ஆகிய அப்படிப்பட்டவர்கள் அனுமதிச் சீட்டோடு வந்தால், அவர்கள் எங்கிருந்து ஆஸ்பத்திரிக்குச் செல்லவேண்டுமோ அதற்கு அவர்கள் கட்டணம் செலுத்த வேண்டியதில்லை, இவ்வசமாகப் பயணம் செய்யலாம் என்ற அளவுக்குச் சலுகை தந்திருக்கிறார்கள்.

அதைப் போல, பஞ்சப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, ஊக்க போனஸ், ஓர்க்ஷாப் தொழிலாளர்களுக்கு அட்டென்டென்ஸ் போனஸ் உயர்வு, பயிற்சியாளர்க்கு உதவிப்பணம், களினர்களுக்கு உதவித் தொகை, மலை நாட்டில் பணியாளர்க்கு குளிர்தாள் அல்லவன்ஸ் ஆகிய அத்தனையும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, தொழிலாளர்கள் சங்கம் வைத்து நடத்துவதற்காக ஒரு கட்டம், அதற்கு வாடகை இல்லாமல் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், இந்த அரசாங்கத்தையும் அமைச்சரவர்களையும் நான் பாராட்டுகின்றேன். தையல் கூலி அதிகமாக இருக்கிறது, அதைக் கூட்டவேண்டும் என்றுகேட்டும், பல நேரங்களில் கொடுக்கப்படவில்லை. இப்பொழுது 12 ரூபாய் அளவுக்கு அதை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். பணியாளர்க்கு சீருடை இரண்டு செத்தான் முன்பு கொடுத்தார்கள். இப்பொழுது மூன்று சீருடை கொடுக்கும் அளவுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். எனவே, தொழிலாளர்கள் மனமார இந்த அரசாங்கத்தைப் பாராட்டுகிறார்கள். டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்குக் கொடுத்து வந்த பாட்டாவில் பத்துபைசா கூடுதலாக்கியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் விரும்பியது 25 பைசா. ஆனால், இன்றிருக்கும் பொருளாதார நிலையில், பத்துபைசா கூடுதலாக அமைச்சரவர்கள் கொடுத்து, இத்தோடு நின்று விடவில்லை. இனி லாபத்தை எதிர்பார்த்து, நீங்கள் கேட்ட கோரிக்கையை நிறைவேற்ற நான் காத்திருக்கிறேன் என்ற உத்தரவாதத்தையும் கொடுத்தார்கள். அதைத்தான் நம்முடைய எதிர்க்கட்சியில் இருக்கும் காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் ஒருவர், இது கஞ்சத்தனம் அல்லவா? என்று கேட்க, அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள், நீங்கள் இதுகூட கொடுக்கவில்லை. அது 'படு கஞ்சத்தனம் அல்லவா? என்று குறிப்பிட்டார். ஆகவே, இந்த பத்து பைசா கொடுத்திருப்பது தற்காலிகம் என்றே கருதுகிறேன். இதில் காலத்தில் அதையும் கூடுதலாக ஆக்க வேண்டும் என்று ஆசையைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

இரவில் 12 மணி, 1 மணி விற்பனை முடிந்து வீட்டுக்கு வரும் தொழிலாளர்களுக்கு பஸ் வசதி இல்லாமல் இருந்தது. இரண்டு மணிக்கு வேலை முடிந்து வீடு செல்வதற்கு, அசோக் நகர் போன்ற பகுதியில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு இரவிலே பஸ் வசதி செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

அண்மையில் உலகத்தமிழர் மாநாடு நடைபெற்றது. அதிலே போக்குவரத்து ஸ்தம்பிக்காமல் ஏராளமான பஸ்களை விட்டு, பொது மக்களுக்கு வசதி செய்திருக்கிறார்கள். உலகத் தொழில் கண்காட்சி நடைபெற்ற போதும் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை இல்லாமல் ஏராளமான பஸ்களை விட்டு பொதுமக்களுக்கு வசதி செய்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கண்காட்சிக்குள்ளே இரண்டு அரசாங்க பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டே இருந்தன. பூம்புகார் தேர் போல் அலங்கரிக்கப்பட்டு, அதற்காக புதிதாக பாடி கட்டி உள்ளே விட்டிருந்தார்கள். அதைக் கண்காட்சிப் பொருளாகப் பாரக்கும் அளவுக்கு நல்லமுறையில் அதைத் தயாரித்து இருந்தார்கள்.

‘ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்’ என்று சொல்லிக் கொண்டே இருந்தோம். அதை இன்றையதினம் ‘தமிழக அரசாங்கப் போக்குவரத்து’ என்று தமிழ் படுத்தியிருக்கிறார்கள். தமிழ்ப்படுத்தியது மட்டுமல்ல. அதிலே நம்முடைய திருவள்ளூர் படத்தையும் மாட்டியிருக்கிறார்கள். தனியார் பஸ்களிலும் இன்றையதினம் அதை கடைபிடிக்கிறார்கள், திருவள்ளூர் படத்தை மாட்டியது மட்டுமல்லாமல், ஒவ்வொரு திருக்குறளையும் எழுதியிருக்கிறார்கள். அந்தத் திருக்குறளைப் படிக்கும் மாணவர்கள், அதற்கு என்ன அர்த்தம், என்ன விளக்கம், அதற்கு இப்படி அர்த்தம் இருக்குமா, அப்படி அர்த்தம் இருக்குமா என்று வாதித்து, தங்களுடைய அறிவைப் பெருக்கிக் கொள்வதற்கும், அந்தத் திருக்குறட் கருத்தைக் கடைபிடிப்பதற்கும் நல்ல வாய்ப்பாக அமைந்திருக்கிறது.

தமிழ் முழங்கும் அளவிற்கு இன்றையதினம் நல்ல வாய்ப்பு ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். முன்பு ‘பாரிஸ் கார்னர்’ என்று சொன்னார்கள். அதை ‘பாரிமுனை’ என்று இப்பொழுது மாற்றியிருக்கிறார்கள். பாரியைப்பற்றிப் புத்தகத்திலே படித்திருக்கிறோம். பாரிமுனையை இன்று நேரில் பார்க்கிறோம். ‘கெல்லீஸ்’ என்று இருந்ததை ‘கிள்ளியூர்’ என்று மாற்றியிருக்கிறார்கள். ‘பட்டினப்பாக்கம்’ என்ற பழைய புறநானூற்றுச் சொற்களை நாம் பார்க்கும் அளவுக்கு அங்கே நிலைமை உயர்ந்திருக்கிறது.

இவ்வளவு வசதிகளையும் செய்து கொடுத்துவிட்டிருக்கிறோம், என்று லும், சில குறைகளும் அங்கே ஏற்படுகின்றன. அந்தக் குறைகளை நாம் திருத்துவதற்கு முயல்வேண்டும். திருத்தினால்தான் லாபமாக இருக்கும் என்பதற்காகச் சொல்லுகிறேன். ஒரக்கூரப்பிலே மெயின்டினென்ஸ் போதுமானதாக இல்லை. அதை நாம் ஒத்துக் கொண்டோடுக வேண்டும். ஒரே இடத்தில் அதிகமான பஸ்களை நிறுத்தக் கூடாது. சென்னை நகரத்தில் ஏராளமான வண்டிகள் வந்து நிறுத்தப்படுகின்றன. திருச்சியில் 100 வண்டிகள் நிறுத்தலாம். அந்த ஈடுகளுக்கு திருச்சி சென்டராக இருக்க வேண்டும். ஒரே இடத்தில் இருப்பதால் பலபேரிடம் வேலை வாங்குவது கடினமாக இருக்கிறது. பல தொழிலாளர்கள் ஏமாற்றும் நிலைமை அங்கே வந்துவிடுகிறது. எனவே, ஒரே இடத்தில் அதிக பஸ்களை தேக்கிவைக்கக் கூடாது. பல பிரிவுகளாக இருக்கவேண்டும். சென்னை நகரில் வரும் பஸ்களைப் பல இடங்களுக்கு மாற்றவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிரைவர்கள் காலையில் வண்டியை எடுத்துக் கொண்டுபோய், மாலை வெட்டுக்கு வந்து வண்டியை விடுமபோது, இன்ன இன்ன குறை இருக்கிறது என்று ரிபோர்ட் புக்கில் எழுதி வைத்தால், அதை இரவுக்குள்ளாக உடனே பார்த்தாக வேண்டும். பி.ஸி.க்குப் போகும்போது பார்த்துக்கொள்ளலாம் என்று விட்டுவிட்டால் பஸ் கெட்டுவிடும். ஆகவே, இரவு குறைகள் எழுதப்பட்டால், மறுநாள் காலைக்குள் ரிப்பேர் செய்ய வேண்டும் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு எம். எஸ். மணி]

[1968 மார்ச் 16]

வண்டி ஓர்க்காப்பிலிருந்து போகிறபோது அந்த வண்டிக்கு ஆறு டயர் போட்டு அனுப்புவோம். இந்த ஆறு டயர்களும் அதே நிலையில் மாஸையில் வருகிறதா என்பதை கண்காணிக்கவேண்டும். முன்பு நிலைமை எப்படியிருந்தது என்றால், புது டயர் போட்டு அனுப்பினால் திரும்பிவரும் போது, பழைய டயரோடு வரும். இதிலெல்லாம் மிகுந்த கவனமாக இருக்கவேண்டும். அதேபோல் ஸ்பேர் பாட்ஸ் விஷயத்திலும் கவனமாக இருக்கவேண்டும். புதிய ஹாரன் போட்டு அனுப்பியிருப்போம். ஆனால், பழைய ஹாரன் போட்டு திரும்பி வரும். என்னபோட்டு அனுப்பினோம், என்ன போட்டு வருகிறது என்பதெல்லாம் ஒன்றுமே தெரியாத அளவுக்கு, தெரிந்துகொள்ள முடியாத அளவுக்கு முன்பெல்லாம் வண்டி வந்து நிற்கும். அதை உடனே செக் பண்ணவேண்டும், இல்லையென்றால், டிரைவர், கண்டக்டர் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

வண்டிகளுக்கு கீர்ஸ் சரியாகப் போடப் படுவதில்லை என்று திரு காசிராமன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். கீர்ஸெல்லாம் சரியாக அடிப்பதில்லைதான். உள்ளே எங்கு பார்த்தாலும் டீசல் இருக்கும். ரோடிஸைட் டீசல் என்னெனும் இருப்பதற்கு என்ன காரணம் என்பதையும் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். மெயின்டினென்ஸ் சரியாக இல்லை. இப்படி வேஸ்ட் ஆவதால் நமக்கு ஏராளமான செலவு கூடுதலாகிறது. அதைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

டிரைவர்களை வேலைக்குச் சேர்க்கும் முறையைப் பார்த்தால், சிரிப்பு வருகிறது. 18 வருஷம், 20 வருஷம் சர்வீஸ் ஆயிருக்கக்கூடியவர்கள் வேலை கோரி வந்தால், உடனே அவர்களுக்கு இந்த இலாகாவில் வேலை கொடுக்க வேண்டும். அப்படியில்லாமல், புதிதாக 30 நாள், 80 நாள் பயிற்சி பெற்று வேசன்ஸ் எடுத்த இளைஞர்களை எடுத்துக்கொண்டு, அவர்கள் வண்டி ஓட்டும்போது, அவனால் மெயின்டெயின் பண்ண முடியாமல் திருப்ப முடியாமல், இடிக்கக்கூடிய நிலைதான் ஏற்படக்கூடும். ஆகவே இருபது வருஷ சர்வீஸ் ஆனவர்கள் வேலைக்கு வந்தால், அவர்களை ஒரு நாள் டெஸ்ட் செய்து, மறுநாள் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இல்லையென்றால் 80 நாள் பயிற்சி பெற்று வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டவர்களிடம், பலகாலம் பஸ், லாரி முதலிய பெரிய வண்டிகள் ஓட்டி அனுபவம் பெற்றவர்களை அனுப்பிவிடுகிறார்கள். அனுபவம் இல்லாதவர்களுக்குச் சலுகையளித்து, அனுபவம் உள்ளவர்களுக்குச் சலுகை இல்லையென்றால், உள்ளபடியே இந்த இலாகா நல்ல முறையில் வேலை செய்ய முடியாது. டி. வி. எஸ். ஸ்தாபனத்திற்கு நட்பம் ஏற்படவில்லையென்றால், அதற்குக் காரணம் பெரும் பகுதி சிழவர்களாக, சுமார் 45 முதல் 50 வயதுவரையில் உள்ளவர்களை டிரைவர்களாக எடுத்துக் கொள்ளுவதுதான். காரணம் டிரைவர்களாக உள்ளவர்களுக்குக் கோபம் வரக்கூடாது; பொறுமையை அவர்கள் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். இளைஞர்களைத் தான் சேர்த்துக்கொள்வோம் என்றால், வேகம், 60, 70 என்று ஓட்டி, வண்டியை இடித்துவிடக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. எனக்கு முன் பேசிய நண்பர் அதிக வேகம் போகிறது என்று சொன்னார்கள். சிலபேர்கள் வேகம் குறைவாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். லேலண்டு அதிக வேகம் போனால்தான் சிக்கனமாக இருக்கும். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் வேகமாகத்தான் போகவேண்டும்; நின்று நின்று போக முடியாது. ஆனால் 50, 60 மைல் வேகம் போவது சிடையாது. வேகமாகப் போகக்கூடாது என்று சொல்லி, வேகத்தைக் குறைப்போம் என்றால், 8 மணி நேரத்தில் போகவேண்டியதற்குப் பதிலாக பத்து மணி நேரம் ஆகிறது என்று குறைசொல்ல இடம் ஏற்படும். ஆகவே, இந்தக் குறைகளையெல்லாம் நாம் திருத்திக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்து பணம் கொடுத்து டிக்கெட் வாங்குகிறோம், அந்த நாளில் பயணம் செய்ய முடியாத அசந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டால், அந்த டிக்கெட்டைத் திருப்பிக் கொடுத்து பணத்தைத் திருப்பிப் பெறலாம் என்றால், பணம் திரும்பி வருவதற்கு ஆறு மாதம் ஆகிறது. அதற்குள் நமக்கே மறந்து விடும் நிலை ஏற்படுகிறது. இரயில்வே டிக்கெட் என்றால், ஏதே நாலணுக் குறைத்துக்கொண்ட பணத்தைத் திருப்பிவிடும் நிலை இருக்கிறது. பஸ்

1968 மார்ச் 16]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

டிக்கட்டைப் பொறுத்தவரையில், நாலணை இல்லாவிட்டாலும் ஒரு ரூபாய் வேண்டுமானாலும்கூட, குறைத்துக்கொண்டு பாக்கி பணத்தை உடனே கொடுப்பதில் என்ன தவறு இருக்க முடியும்? இரயில்லே உடனேயே கொடுத்து விடுகிறார்கள். ரயில் புறப்பட்டுப் போனும்கூட 25 சதவிகிதம் கட்ட பணணி உடனே கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால், நம்முடைய பஸ்வரில் அப்படிப்பட்ட நிலை இல்லை. இதை உடனடியாகக் கவனித்து, ஏதோ ஒரு சிறிய தொகையைக் கழித்துக்கொண்டு, பாக்கிப் பணத்தை திருப்பித் தரவேண்டிய ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரோட் டிராபிக் ஆபீசைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அவர்களுையெல்லாம் கண்காணிக்க வேண்டும். அந்த அலுவலகத்தில் நாம் கண்காணிப்பு செய்யவில்லை என்றால், நமது அரசாங்கத்திற்கே கெட்ட பெயர் வரும். அதைக் கண்காணித்து நல்ல முறையில் செயல்படச் செய்தால்தான் பஸ் ஓட்டுவதன்மூலம் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல பெயர் ஏற்படும்.

இந்த பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில் திறமையாக நம்முடைய அரசாங்கம் செயல்படுத்துகிறது. அதில் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டிருக்கிற பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள், மற்றவர்கள் யாரும் குறை சொல்ல முடியாத அளவுக்கு, மற்றவர்கள் குறை கண்டுபிடிக்க முடியாத அளவுக்கு நல்ல முறையில் இந்தத் துறையை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எங்களைப் போன்ற, இந்தத் துறையில் ஈடுபட்டுள்ளவர்கள்கூட, குற்றங்குறை காணமுடியாத அளவுக்கு எங்களுடைய முந்திக்கொண்டு, தொழிலாளர்கள் சில கோரிக்கைகளை வைத்தார்கள் என்றால், “ஆன் தி ஸ்பாட்” இலேயே தீர்த்து வைக்கும் நிலைமை வந்திருக்கிறது. அவ்வாறு தொழிலாளர்களின் நலன்கள் பாதுகாக்கப்படுமானால், இந்த நாட்டில் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையே வராது என்று கூறி, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இன்னும் பேசுவதற்கு 16 உறுப்பினர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒவ்வொருவருக்கும் இனிமேல் 7 நிமிடங்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 7 நிமிடங்களுக்கு மேல் நேரத்தை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து, திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர் அவர்கள் பேசுவார்கள்.

* திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கைமீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பேச வாய்ப்புக் கிடைத்த மைக்காக மகிழ்ச்சியடைகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்குவதிலே தமிழக சர்க்கார் முனைந்து வருவது எல்லோருக்கும் தெரியும். அதேசமயத்தில் போக்குவரத்துத் துறையில் நஷ்டம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருப்பதையும் நாம் பார்க்கிறோம். நஷ்டம் உண்டாகாமல் இருப்பதற்கான எல்லா முயற்சிகளையும் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அரசு போக்குவரத்துத் துறையை மேற்கொண்டபோது இரண்டு காரணங்களைக் குறிப்பிட்டது. பொதுமக்களின் சௌகரியத்தை முன்னிட்டு இந்தத் துறையில் நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் தொடர்ந்து நடத்துவது என்பது முதலாவது கொள்கை. இரண்டாவதாக, தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை எவ்வளவு விரைவாக மேற்கொள்ள முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக போக்குவரத்துத் துறையை விரிவுபடுத்துவது என்பதாகும். போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்படும் நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு நாம் எல்லாவித முயற்சிகளையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

தேசியமயமாக்குவதைத் துரிதப்படுத்துவதை கொஞ்சம் யோசித்துச் செய்ய வேண்டும். தொழில் நிறுவனங்கள், எவ்வளவுக்கெவ்வளவு பெரிதாகிக்கொண்டே போகிறதோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு செலவு அதிகமாகி நஷ்டத்தில்தான் வேலை செய்யும் என்று ஒரு கருத்து நிலவி வருகிறது. சிறிய நிறுவனம், சிறிய கம்பெனிகள் தனியார் நடத்தும் போக்குவரத்துகளில் எல்லாம் முதலாளியே நேர்முகமாக ஒவ்வொன்றையும் கவனித்

[திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர்]

[1968 மார்ச் 16]

கிறார். நிர்வாகச் செலவு குறைகிறது. நேர்முகக் கண்காணிப்பு இருப்பதால் கம்பெனி நஷ்டம் இல்லாமல் நடக்க வழி ஏற்படுகிறது. அரசாங்கத் துறையில் அவ்வளவு கண்காணிப்பு கிடையாது. நமது போக்கு வரத்து இந்த மாநிலம் முழுவதும் பரவலாக இருக்கிறது. அண்டை மாநிலங்களுக்குக் கட்சி செல்கின்ற பேருந்து வண்டிகள் இருக்கின்றன. இவைகளை நிர்வகிப்பதிலே சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. எனக்கு முன்பேசிய உறுப்பினர் கூறியபடி, டயர்-டியூப், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இவைகள் எல்லாம் ஒழுங்காகத் திரும்பி வருகின்றனவா என்று தெரியவில்லை. இதில் வேலை செய்யும் அத்தனைபேரும் சம்பளம் வாங்குகிறவர்கள். தங்களுடைய உடைமை என்று யாரும் நினைப்பதில்லை. சர்க்கார் சொத்துத்தானே என்று அலட்சியமாக இருந்துவிடுகிறார்கள். “உடையான் பாராத பயிர் ஒரு முழம் கட்டை” என்று ஒரு பழமொழி சொல்வார்கள். அதாவது சொந்தக்காரன் நேர்முகமாகப் பரக்கவில்லையென்றால், நஷ்டம் வருவதற்கு, ஊழல்கள் ஏற்படுவதற்கு, நிறைய சந்தர்ப்பங்கள் ஏற்படுகின்றன. எங்கள் கட்சிக் கொற்றா திரு. கரு. சீமைச்சாமி அவர்கள் வெட்டுப் பிரேரேனை, தேசியமயமாக்கக் கூடாது என்று கூறுகிறது. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிலே நாம் இன்னும் கொஞ்சம் மெதுவாகப் போகவேண்டும். இப்பொழுது இருப்பதைக் கட்டுப்படுத்தி, நன்றாக நிர்வகித்துப் பார்த்து, அதற்குமேல் இந்தத் துறையை விரிவுபடுத்த வேண்டும். உடனடியாக விரிவுபடுத்திக்கொண்டே போனால் நஷ்டம் ஒன்றுக்குப் பத்தாகப் பெருகிக்கொண்டே போகும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். என்றைக்கும் சென்னை நகரத்தில் ஓடும் பஸ்களில் ஏற்படும் நஷ்டத்தை நாட்டுப் புறங்களிலே ஓடும் பஸ்களிலிருந்து வரும் லாபத்தைக் கொண்டு ஈடு கட்டலாம் என்ற நிலை இருக்கக்கூடாது. எந்த இடமாக இருந்தாலும், அங்கங்கே ஓடுகின்ற பஸ்களிலிருந்து லாபம் வருகின்றது, நஷ்டம் வருகின்றது என்று தனித்தனியாகப் பார்க்க வேண்டுமேயொழிய, எல்லா இடங்களையும் ஒன்றாக இணைத்துப் பார்க்கக் கூடாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு இடத்திலும் நஷ்டம் வராமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

எல்லா நிறுவனங்களையும், எல்லா போக்குவரத்துக்களையும் தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று நாம் சொல்ல முடியாது. சிலவற்றை தேசியமயமாக்கத்தான் வேண்டும். உதாரணமாக ரயில் போன்றவற்றை தனி மனிதனால் நடத்த முடியாது. அப்படிப்பட்டவைகளை தேசியமயமாக்க வேண்டும் டிராம் போன்ற டோக்குவரத்து சென்னைமாநகரில் இன்றயதினம் இருந்திருந்தால் அதை சர்க்கார்தான் நடத்த முடியும். வெளி நாட்டுக் கம்பெனியும் இதை நடத்த முடியாது. எஸ். ஐ. ஆர்., எம். எஸ். எம்., ரயில்வேக்களையெல்லாம் இன்னயதினம் சர்க்கார் மயமாக்கி விட்டமாதிரி, 75 மைல், 50 மைல் தூரத்திற்கு அப்பால் செல்லும் பேருந்து வண்டிகளை தேசியமயமாக்கினாலும் அல்லது புதிதாக சிறுவழித் தடங்களை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டாலும் இவைகளையெல்லாம் நேரடியாக நிர்வகிப்பது கஷ்டம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்ட உடனே, வழித்தட எண் 93, சென்னை-ஆரணி வழித்தடத்தை 1967 ஆகஸ்டு 1-ம் தேதியன்று எடுத்துக்கொண்டது. அரசு இந்த வழித்தடத்தை எடுத்துக்கொண்ட பின்னர் சில பயணிகள் புகார்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். சென்னையிலிருந்து ஆரணி செல்லும் வழியில் உள்ள ஊர்களுக்கும் தனிப்பட்டவரால் நடத்தப்படும் பஸ்களில் கண்டக்டர்கள் டிக்கெட் கொடுப்பார்கள். அரசாங்க பஸ்களில் இடை வழியில் உள்ள ஊர்களுக்கு டிக்கெட் கொடுப்பதில்லை என்று சொல்கிறார்கள். சென்னையிலிருந்து காவேரிப்பாக்கம், ஆர்க்காடு, வேலூர், ஆரணி என்ற ஊர்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படுகிறது. சென்னையிலிருந்து காவேரிப்பாக்கம் 60 மைல், காவேரிப்பாக்கத்திலிருந்து சமைதாங்கி 2 மைல். அரசாங்க பஸ்ஸில் சமைதாங்கிக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படுவதில்லை. கேட்டால் ஸ்டாப் கிடையாது என்று சொல்கிறார்கள். சாதாரண வண்டிகளாக இருந்தால் இரண்டு மைல்களுக்காவது ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருக்க வேண்டும். விரைவு வண்டிகளைப்பற்றி கவலையில்லை. இதனால் பொதுமக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் சனிக்

1968 மார்ச் 16]

[திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர்]

சிமமையன்று மாலை வேளைகளில் அங்கு போய்ப் பார்த்தால் பொது மக்களுடைய கஷ்டம் தெரியும். தேசியமயமாக்கும் கொள்கை மக்களுக்குக் கஷ்டத்தைக் கொடுக்காதிருக்க வேண்டும்.

உயர் மட்டக் குழுவைப்பற்றி எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள், திரு. நா. காரிராமன் அவர்களும் நாட்டுவாடமை யாக்கப்பட்ட பஸ்களைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். டிரான்ஸ்போர்ட் இலா காவை எலக்ட்ரிசிட்டி போர்டு மாதிரி ஒரு போர்டாகவோ, கார்ப்பரேஷ னாகவோ மாற்றி அமைத்து திறம்பட நடத்தலாம் என்ற யோசனையைக் கூறி, உயர்மட்டக் குழு நியமிக்கப்பட்டால் இதையும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றிகூறி விடைபெறுகிறேன்.

திரு. என். நாச்சிமுத்து: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1968-69-ம் ஆண்டுக்கான மோட்டார் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கைமீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பொதுவாக ஒரு பகுதி மக்கள் கல்வி, வாழ்க்கைத்தரம், மற்றும் பொருளாதாரம் போன்றவைகளில் முன்னேற்றம் அடைய வேண்டுமென்றால், அசற் கான அடிப்படையான வசதிகளில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்று கும்—என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை சரியாக இருந்தால்தான், அந்தப் பகுதி மக்கள் தங்களிடையே சரக்கு களை வேறு இடத்திற்கு எடுத்துச் செல்லவும், அந்தப் பகுதிகளிலிருந்து சரக்குகளை எடுத்து வரவும் முடியும்.

உதாரணமாக கல்வியை எடுத்துக்கொண்டால், சென்னை நகரத்தில் சாதாரணமாக 200, 300 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கக்கூடிய ஒரு நபர் தன்னுடைய மகனையோ மகளையோ எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் படிக்கவைக்க முடியும். ஏனென்றால் இங்கு அத்தனை கல்வி வசதிகளும் கீழே இருந்து மேல்மட்டம் வரையில், இங்கு கல்லூரிகளிலும் மற்ற கல்வி நிலையங்களிலும் இருக்கின்றன. ஆனால் இதே அளவு கல்வியை இதைவிட அதிக வரமானம் வரக்கூடிய, சிரமம் புறங்களில் இருக்கக் கூடிய ஒரு நபர் தன் மகனை அதிகமாகப் படிக்க வைக்க வேண்டுமென் றால் ஏறக்குறைய ஒரு குடும்பத்திற்கு செலவு செய்யக்கூடியதில் பாதிபை விட அதிகமாக செலவு செய்யவேண்டி ஏற்படுகிறது. இப்படி போக்கு வரத்து வசதி இல்லாததினால் அந்தப் பகுதி மக்களுடைய குழந்தை கள் கல்வி வசதி அற்றவர்களாகப் போய்விடுகிறார்கள். இதே போல ஒரு அரசாங்கத்திலே ஒரு திட்டம் போட்டு அதை செயல்படுத்த விரும்பி னால்கூட அந்தப் பகுதியின் அதிகாரிகள் போக்குவரத்து வசதி இல்லாத ஒரு காரணத்தால், அந்தத் திட்டங்களை செயல்படுத்த முனையும்போது போக்குவரத்து வசதி எந்தெந்தப் பகுதியில் இருக்கிறதோ அந்தப் பகுதிகளுக்கு அந்தத் திட்டங்களை செயல்படுத்த முனைகிறார்கள். இப்படி பல காரணங்களால் போக்குவரத்து என்பது ஒரு பகுதி மக்க ளுடைய வாழ்க்கையின் முன்னேற்றத்துக்கு அடிப்படையாக அமைந்து விடுகிறது.

போக்குவரத்துத் துறையில் எவ்வளவு முயற்சி செய்தாலும் சில தேவையற்ற சிக்கல்கள் நேர்ந்துவிடுகின்றன. உதாரணமாக ஒரு புதிய வழித்தடத்திலே புதிதாக ஒரு போக்குவரத்து பஸ் ஈட்டை விடவேண் டும் என்று நாம் ஆர். டி. ஓ. விடம் மனுச் செய்தால் உடனே அந்த டிவிஷனல் என்ஜினியருக்கு சாலை சரியாக அமைந்திருக்கிறதா என்று ஒரு அத்தாட்சி கடிதம் கேட்கிறார்கள். இது அந்தத் துறையிலே சாதா ரணமாக குறைந்த அறிவு உள்ள, பகுத்தறிவு உள்ளவர்கள்கூட சாலையை பார்த்ததும் அதிலே பஸ் போகும் போசமுடியாதா என்று சொல்லி விட முடியும். இப்படிப்பட்ட சின்னக் காரியங்களுக்குக்கூட தொழில் நுட்ப அறிவு என்ற பெயரால் தேவையில்லாமல் தொழில் நுட்ப அறிவை எதிர்பார்த்து அந்த அனுமதிக்காக 6 மாதம் அல்லது ஓர் ஆண்டுக்கூட காத்திருந்து அந்தப் பகுதியில் புதிய ஈட்டுகள் ஏற்பட முடியாமல் இருக்கிறது. இப்படி போக்குவரத்துத் துறையில் சில அதிகாரங்களை, பழைய அதிகாரங்களை ஆர். டி. ஓ. அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல்
11-30

[திரு. என். நாச்சிமுத்து]

[1968 மார்ச் 16]

எனக்கு முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிட்டார்—ஆர். டி. ஓ. க்களுக்கு எவ்வளவோ அதிகாரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள், அவ்வளவு பெரிய அதிகாரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருந்தும் இப்படிப்பட்ட சின்ன காரியங்களுக்குக்கூட ஒரு துறையிலிருந்து தேவையில்லாமல் மற்றொரு துறையின் அனுமதிக்கு எதிர்பார்க்கவேண்டியிருக்கிறது. கல்வி மட்டுமல்ல இன்னும் எத்தனையோ பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன.

போதிய அபிவிருத்தி அடையாமல் இருக்கும் ஒரு பகுதியில் நாம் சாலைகள் போடவேண்டும் என்று பெருவழித்துறை எஞ்சினியரிடம் கேட்கும்போது என்ன, அங்கு பஸ் போக்குவரத்து இருக்கிறதா என்று கேட்கிறார். பஸ் போக்குவரத்து எங்கள் பகுதிக்குத் தேவை என்று கேட்கும்போது அவர்கள் நல்ல சாலை அமைத்திருக்கின்றனவா என்று கேட்கிறார்கள். இப்படி முன்னுக்குப்பின் முரணை இருக்கிறது. இப்படி அந்தப் பகுதிகளில் நல்ல சாலை அமைப்புக்கள் இல்லாத போவதால் பஸ் போக்குவரத்து ஏற்பட முடியாமல் போகிறது. இது முன்னேற்றத் துக்கு முட்டுக்கையாக அமைகிறது. இதையெல்லாம் நமது மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கவனித்து இந்தச் சிக்கல்களைத் தீர்த்து, இந்தத் துறை நன்கு செயல்பட்டு நல்ல சாலைகளை ஏற்படுத்தி அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் எங்கள் பக்கத்திலே கள்ளிமந்தயம்—மஞ்சநாயக்கன்பட்டி—பழனி வரையில் ஒரு பஸ் போக்குவரத்து வேண்டுமென்று நாங்கள் பலமுறை கேட்டிருக்கிறோம். அப்படி கேட்டிருந்தும் நாங்கள் சொன்ன குறைபாடுகளை நீக்க செயல்படாமல் எவ்வளவு தரிக் முடியுமோ அவ்வளவு தடுப்பதுடன் கூட காலம் கடத்திக்கொண்டும் இருக்கிறார்கள். இப்படி ஒவ்வொரு துறையிலும் பஸ் சிக்கல்கள் தேவையில்லாமல் ஏற்பட்டு ஒரு முன்னேற்றமும் நடைபெறுவது இல்லை.

குறிப்பாக ஒரு பகுதியை எடுத்துக்கொண்டால், அந்தப் பகுதியிலே மக்கள் எப்படி நெருக்கமாக வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால், ஓடை, குளம் மற்றும் இதுபோன்ற நீர்நிலை வசதிகள் உள்ள பகுதிகளில்தான் மக்கள் அதிகம் நெருக்கமாக வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட பகுதிகளில்தான் ரோடு அமைப்பதும் பஸ் விடுவதும் அதிக தேவையாக இருக்கிறது. ஆனால் அப்படிப்பட்ட இடங்களில்தான் நல்ல பாலங்களும் சாலை அமைப்புக்களும் இருப்பது இல்லை. அப்படி பாலங்களும் சாலை அமைப்புக்களும் இல்லாத காரணத்தினால் போக்குவரத்து அதிகம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது, இப்படி போக்குவரத்து ஒரு பக்கம் பாதிக்கப்படுவதனால் மக்களுடைய முன்னேற்றமும் நல்ல வளர்ச்சியும் தடைப்படுகிறது. இப்படி முன்னேற்றமும் வளர்ச்சியும் பாதிக்கப்படும்போது நாட்டில் வேறொரு தேவையற்ற பிரச்சனை உண்டாகி விடுகிறது. ஆகவே, இதையெல்லாம் சீர்செய்து, இத்துறை நல்ல முறையில் செயலாற்றச் செய்யவேண்டும் என்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்

*திரு. எம். பூபதி: தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் போக்குவரத்து திட்டத்திற்காக அமைச்சரவர்கள் 14 கோடி ரூபாய் கோரியுள்ளார்கள். அதே சமயத்தில் நாட்டுமை ஆக்குகின்ற அந்தத் திட்டத்தை குறிப்பாக, 75 மைல்களுக்கு அதிகமாக ஓடுகின்ற பஸ்களை, சென்னையிலே புறப்படுகிற, சென்னைக்கு வந்து சேருகிற பஸ்களை கன்யாகுமரி ஜில்லாவில் உள்ள பஸ்கள் அத்தனையையும் நாட்டுமை ஆக்கும் திட்டத்தை வைத்துள்ளார்கள். அதன் அடிப்படையில் பல்வேறு ரூட்கள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. ஆனால் இது பெருவாரியாக, சாதாரணமாக மிகக் குறைந்த பஸ்களை வைத்திருப்பவர்களையே பாதிக்கும் நிலையில் உள்ளது. ஆகவே, நாட்டுடைமை ஆக்குகின்ற அந்த முறையில், குறிப்பாக நாட்டிலே, பெருவாரியாக பொருளாதாரத்தை ஆட்டிப் படைக்கின்ற வல்லமை படைத்த அப்பேர்ப்பட்ட பஸ் மன்னர்கள் பஸ்களை முதலில் எடுக்கவேண்டும். அந்தத் துறையில்தான் அணுகும் முறை இருக்க வேண்டும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயமாகும்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. எம். பூபதி]

ஆகவே, எனக்கு முன்னர் ஒரு உறுப்பினர் எடுத்துக் காட்டியது போல் இந்தத் துறையில் 5 பஸ், 6 பஸ் வைத்திருப்பவர்களைத் தொடராமல் நூற்றுக்கணக்காக பஸ்களை வைத்து நடத்துகின்ற அப்படிப் படவர்களிடம் இருக்கும் பஸ்களை முதற்கண் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அதைப் படிப்படியாகக் குறைத்து, 10 பஸ், 5 பஸ் என்ற நிலைக்கு கொண்டு வருவதுதான் சாலச்சிறந்தது. அப்படிச் செய்யும் போது சர்க்கார் கைக்கும் அதிகமான வருவாய் கிடைக்கும், நாட்டு மக்களுக்கும் அதிக நன்மை செய்யமுடியும். வருவாயை அதிகமாகக் கொடுக்கின்ற பொதுமக்கள் இருக்கிறார்களே அவர்களுக்கு இந்தத் திட்டத்திலே போதுமான அளவு வசதிகள் செய்யப்படவில்லை. குறிப்பாக அவர்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற ஒருசில நிதிகள் கூட சரியான முறையிலே உபயோகப்படுத்தப்படவில்லை.

வளர்ச்சி நிதிக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதை குறித்து இந்த ஆய்வுரையின் 7, 8 பக்கங்களிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. 1967-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாள் அன்று இந்த நிதியில் 24.26 லட்சம் ரூபாய் இருந்தது. சென்ற 1967-68-ம் ஆண்டில் சேர்ந்த தொகை 1.64 லட்சம் ரூபாய், ஆக மொத்தம் 25.90 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. இதிலே சென்ற ஆண்டு ஒரு நயாபைசா கூட செலவழிக்கப்படவில்லை. பயனிகள் வசதி என்ற முறையில் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற பணத்தில் ஒரு நயாபைசா கூட செலவழிக்கப்படவில்லை. ஆகவே அதிகமான பணத்தைக் கொடுக்கும் மக்களுக்கு வசதிகளை அதிகரிக்கவேண்டும்.

பணத்தை ஈட்டுகின்ற தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சனைகளை தீர்ப்பதற்கு அமைச்சரவர்கள் சில பிரச்சனைகளில் கவனம் செலுத்தியிருக்கிறார் என்றாலும், அவை போதுமான அளவுக்கு இல்லையென்பது நாங்கள் சொல்லாமலே விளங்கும். தொழிலாளர்களுக்கான விபத்து சேமிப்பு நிதி, தயர் துடைப்பு நிதி என்ற முறையிலே சில ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்கள் செலவிடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் அது மிக மிகக் குறைவு. 10 ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை செய்யும் இந்தத் துறையில் அவர்களுக்கு அடிப்படையான மாற்றத்தை உருவாக்கவேண்டும். அவர்கள் இன்றைக்கு அடிப்படையான மாற்றம் கோருவது என்னவென்றால் சம்பளம், பஞ்சப்படி, போனஸ், வீட்டு வசதி இவைகளில் போதுமான அளவு செய்து கொடுக்கப்படவில்லை என்பதுதான். அவைகளை கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் உடனடியாக முன்வர வேண்டும்.

டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே இப்போது அதிகமான நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த நஷ்டத்தை பொருத்தவரையில் அது எவ்வாறு இருக்கிறது என்பதை நான் பின்பு கூற விரும்புகிறேன். நமது மாநிலத்தில் போக்குவரத்துத் துறையை சமமையாக்க, பக்கத்து மாநிலங்களில் போக்குவரத்தை நடத்திற சிலர் எவ்வாறு அதை நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் கொடுக்கிற சம்பளம் எவ்வளவு? அதே சமயத்தில் நமது மாநிலத்தில் இருக்கும் தனியார்துறையில் இருப்பவர்கள் கொடுக்கும் சம்பளம் எவ்வளவு என்பதை நாம் சற்று பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நமது அரசு டிரைவர்களுக்கு; ரூபாய் 80-2-100 என்ற அடிப்படையில் முதல் கிரேட் டிரைவர்களுக்கும், ரூபாய் 90-3-120 என்று இரண்டாவது கிரேட் டிரைவர்களுக்கும் கொடுக்கிறது. முதல் கிரேட் கண்டக்டர்களுக்கு ரூபாய் 70-2-90 என்ற அடிப்படையிலும் இரண்டாவது கிரேட் கண்டக்டர்களுக்கு ரூபாய் 80-3-110 என்ற அடிப்படையிலும் கொடுக்கிறது. செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு முதல் கிரேட்டை ரூபாய் 80-3-110 என்ற அடிப்படையிலும், இரண்டாவது கிரேட்டை 90-3-125 என்ற அடிப்படையிலும் சம்பளம் வழங்கப்படுகிறது. கார்ப்பரேஷன் 90 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கிறது. ஆனால் தனியார் ஸ்தாபனங்களை எடுத்துக்கொண்டால் டி. வி. எஸ். கம்பெனியில் டிரைவர்களுக்கு 175 ரூபாய் அடிப்படைச் சம்பளம் தருகிறார்கள். ஆனாலும் பஸ் டிரான்ஸ்

[திரு. எம். ஸுபதி]

[1968 மார்ச் 16]

போர்ட்டில் ரூபாய் 150 தருகிறார்கள். கேரளத்தில் ரூபாய் 210 தருகிறார்கள். கேரள அரசு இன்றையதினம் டிரைவர்களுக்கு ரூபாய் 130-8-170-10-210 என்ற அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். கண்டக்டர்களுக்கு ரூ. 120-8-160-10-200 என்ற அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். செக்ஷி இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு ரூ. 200-12-260-15-320 என்ற அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். நமக்கு அருகாமையில் இருக்கிற மாநிலத்தில் இப்படிக் கொடுக்கப்படும் சம்பள விகிதம் இங்கே இருக்கிற நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் ஊழியர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். அது அவர்களுடைய உற்சாகத்தை பாதிக்கத்தான் செய்யும். வாழ்க்கைச் செலவுகள் உயர்ந்துவிட்டன. அவர்கள் வாழ முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். தினப்படி பாட்டாவை எடுத்துக்கொண்டாலும் இன்றையதினம் டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தார் ரூ. 1-75-இல் இருந்து ரூ. 2-50 வரை கொடுக்கிறார்கள். ஏ.பி.டி. கம்பெனியார் ரூ. 2-20-இல் இருந்து ரூ. 6-00 வரை கொடுக்கிறார்கள். நமக்குச் சமீபத்தில் உள்ள கேரள அரசாங்கத்தினர் ரூ. 1-50-இல் இருந்து ரூ. 5-00 வரை கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் தமிழகத்தில் இன்றையதினம் ரூ. 1-10-இல் இருந்து 1-25 வரை தான் கொடுக்கப்படுகிறது. இப்போது 10 நயா பைசா அதிகரித்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இது போதாது. தினப்படி பாட்டாவை எந்த அளவுக்கு உயர்த்தினால் அவர்களுக்கு உற்சாகத்தை ஏற்படுத்த முடியும் என்பதைக் கண்டு பாட்டாவை உயர்த்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, தனிப்பட்ட கம்பெனிக்காரர்களும், மற்ற மாநிலத்தில் உள்ளவர்களும் இன்றையதினம் தங்களிடம் உள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் ஊழியர்களுக்கு போனஸ் கொடுக்கிறார்கள். குறிப்பாக ஏ.பி.டி. கம்பெனியார் 6½ மாத அடிப்படைச் சம்பளத்தை போனசாக வழங்கியிருக்கிறார்கள். கேரள மாநிலத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 65-66-க்கு அவர்கள் 10½% போனஸ் வழங்கினார்கள். 1966-67-இல் அதை 12½ சதவிகிதத்திற்கு உயர்த்தினார்கள். 67-68-இல் கிட்டத்தட்ட 17½ சதவிகிதத்திற்கும் அதிகமாக போனஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதுபோல பம்பாய் மாநிலத்தில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கல்கத்தாவில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மைசூரிலும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆந்திராவிலும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் நமது தமிழகத்தில் போனஸ் கொடுக்கப்படவில்லை. டுற லீவு போன்ற வசதிகளை எடுத்துக்கொண்டாலும் மற்றவர்கள் கொடுப்பதைவிட குறைவாகத்தான் நாம் கொடுக்கிறோம். கடந்த எட்டாண்டுகளாக டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய நியாயமான கோரிக்கைகள் நிறைவேற்றப்படும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். சென்ற அரசு அவர்களுக்குச் செய்யவேண்டிய போதுமான வசதிகளைச் செய்யவில்லை. இந்த அரசாவது வெகியம் செய்யும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். குறைந்தபட்சம் அவர்களுடைய கஷ்டங்களைக் குறைகின்ற அளவு வசதி செய்துகொடுக்கப்படவில்லை. அவர்கள் மத்தியில் இன்றையதினம் பெரும் கொந்தளிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. கன்னியாகுமரியில் இருக்கிற தொழிலாளர்கள் 7-ஆம் தேதி ஸ்ட்ரைக் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 25-ஆம் தேதி முதல் ஸ்ட்ரைக் செய்ய இருக்கிறார்கள். அதேமாதிரி சென்னையில் இருக்கிற தொழிலாளர்கள் நேற்று 15-3-68-இல் ஸ்ட்ரைக் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இருக்கிற கஷ்டத்தைப் பரிசீலிக்க வேண்டும். அரசுக்கு நிலைமை புரியாமல் இல்லை. ஆகவே எப்படியாவது அவர்களுடைய நியாயமான குறைகளை நிறைவேற்றி ஸ்ட்ரைக்கைத் தவிர்க்கவேண்டும். யாருமே ஸ்ட்ரைக் வேண்டுமென்று விரும்புவது கிடையாது.

இன்றையதினம் தேய்மான நிதி என்ற அடிப்படையில் 1-4-64 முதல் 31-3-67 முடிய 374 லட்சம் ரூபாய் இருந்தது. அடுத்த ஆண்டு 1968 மார்ச் 31-ஆம் தேதி முடிய அந்த தேய்மான சேமிப்பு நிதியில் 5 கோடியே 41 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. தேய்மான

வாக்கெடுப்பு

1968 மார்ச் 18]

[திரு. எம். பூபதி]

சேமிப்பு நிதி என்பது மெஷின்களுக்கு மட்டும் அல்ல. டிரான்ஸ் போர்ட் இலாக்கா தொழிலாளர்களும் தினசரி தேய்ந்துகொண்டே இருக்கிறார்கள். ஆகவே பணம் இல்லை என்று சொல்லாது இந்தத் தேய்மான நிதியில் இருந்தாவது எடுத்து அவர்களுக்கு உதவி செய்தாக வேண்டும்.

அதேசமயத்தில் இப்போது கிலோமீட்டருக்கு $\frac{1}{2}$ பைசா உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ் ஒரு நாளில் ஓடும் தூரம் 150 கிலோமீட்டர் என்றாலும் ஒரு பஸ்ஸில் 50 பேர் பயணம் செய்கிறார்கள் என்று கொண்டாலும், நம்மிடம் உள்ள 1,500 பஸ்களில் 1,000 பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன என்றாலும் ஒரு ஆண்டில் கிட்டத்தட்ட $1\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் வருவாய் வரக்கூடும். டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு நமக்கு 5 லட்சம் ரூபாய்க்குமேல் ஆகாது. ஆக நமக்கு கிலோமீட்டருக்கு $\frac{1}{2}$ பைசா வீதம் உயர்த்திருப்பதன் மூலம் வரக்கூடிய $1\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாயில் ஒரு கோடிக்கு மிச்சம் ஏற்படும். ஆக இந்த அரசு பல வருடங்களாக ஏமாற்றும் அபைந்தம் வந்திருக்கிற தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை இனியும் தட்டிக்கழிக்காமல் நிறைவேற்றித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தினசரி பாட்டாவை குறைந்தபட்சம் 3 ரூபாயாக உயர்த்தவேண்டும் என்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். தனியார் நடத்துகின்ற டிரான்ஸ்போர்ட்டில் அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விட்டு, இப்போது இடைக்கால தீர்ப்பு வந்திருக்கிறது. இப்போது இடைக்கால நிவாரணம் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர் திரு. காகிராமன் அவர்கள் கூடச் சொன்னார்கள். அதை கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டு தனியார் கொடுக்கின்ற அளவுக்காவது நாம் கொடுக்காமல் இருப்பது சரியாக இருக்காது. ஆகவே உடனடியாக இடைக்கால நிவாரணமாவது கொடுக்கவேண்டும். அடுத்து ஒரு குழுவைப் போட்டு அவர்களுடைய குறைகளை எந்த எந்த வகையில் தீர்த்துவைப்பது என்பதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து 6 மாதத்திற்குள் முடிவுக்கு வரக்கூடிய நிலையை உருவாக்கவேண்டும். எப்படியாவது அவர்களுடைய தினப்படியை உயர்த்தி, இடைக்கால நிவாரணம் அளித்து அவர்களுடைய ஸ்ட்ரைக்கைத் தவிரக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல தனியார் நடத்துகின்ற பஸ்களில் ஊழல்கள் இருக்கின்றன. சீட் ரிஜிஸ்டர் செய்யாமலேயே ஓடுகிறார்கள். அதையும் கட்டுப்படுத்தியாக வேண்டும். மேலும் திருச்சி சுந்தரம் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் 3-3-68 முதல் கதவடைப்பு நடந்துகொண்டிருக்கிறது. அதையும் தவிர்த்து தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: திருச்சியில் நடைபெறுகிற வேலை நிறுத்தத்திற்கு என்ன காரணம்? தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகள் என்ன?

திரு. எ. பாலசுப்பிரமணியன்: தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கை எதுவும் இல்லை. நிர்வாகத்தினர் திடீரென்று செய்திருக்கிறார்கள். இது பற்றி சட்டத்துறை அமைச்சரிடம் விளக்கமாகக் கூறியிருக்கிறேன்.

திரு. எம். பூபதி: இவற்றை எல்லாம் அரசு பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு; தொழிலாளர்களுடைய கஷ்டத்தை நீக்குவதற்கு இந்த அரசு முன்வரவேண்டுமென்று சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. ந. வீராசாமி: தலைவர் அவர்களே, நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்து மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துக் சில கருத்துக்களை நான் இந்த மாமன்றத்தின் முன்வைக்க விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்னால் பேசிய காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் சில கருத்துக்களை இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். இன்றையதுளம் ஆளுகின்ற தராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தேர்தல் நேரத்தில் வெற்றிபெற்றால் போக்கு

வாக்கெடுப்பு

[திரு. ந. வீராசாமி]

[1968 மார்ச் 16]

வரத்துத்துறையை தேசியமாக்குவோம் என்று சொன்னார்கள். அப்படியே செய்தார்கள். 1—6—67 முதல் இதை அமுலாக்கியிருக்கிறோம். இதைப் போன்றே காங்கிரஸ்காரர்கள் தேர்தல் நேரத்தில் சில வாக்குறுதிகளைத் தந்தார்கள். காங்கிரஸ் தேர்தலில் வெற்றிபெற்றால் பாங்குகளைத் தேசியமாக்குவதாகச் சொன்னார்கள். பாங்குகள் தேசியமாக்கப்பட வேண்டிய அளவுக்கு வாய்ப்புகள் இருந்தும் காங்கிரஸ் கட்சியினர் தங்களுடைய வாக்குறுதியை தேர்தலில் வெற்றிபெற்ற பிறகு நிறைவேற்றவில்லை. ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பல்கலைத் தேசியமாக்கியதோடு மட்டும் அல்ல, அந்த பல்களில் எங்கும் தமிழ் மயம் என்ற அளவுக்கு உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். அருமையான குறளை ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் எழுதி வைத்திருக்கிறோம். இன்றைய தினம் நாம் எல்லாம் பயணம் செய்வெண்ணெய்மென்றால் அரசாங்க பஸ்ஸிலே கட்டணம் கொடுத்துத்தான் பயணம் செய்யுகொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் கட்டணம் இல்லாத ஒருவர் பயணம் செய்துகொண்டிருப்பதை நீங்கள் அறிவீர்கள். அவர்தான் நாம் எல்லோரும் போற்றி வணங்கத் தக்க அளவுக்கு இருக்கிற வண்ணவர் ஆவார். அப்படிப்பட்ட ஒரு நல்ல நிலையை இன்றைய தினம் இந்த அரசு உருவாக்கியிருக்கிறது.

மெட்ராஸ் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று இருந்ததை தமிழக அரசு போக்குவரத்து என்று மாற்றியிருக்கிறோம்.

தொழிலாளர்களின் பிரச்சனையைப் பரீசரிக்கிற நேரத்திலே இந்த அளவுக்கு இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு தொழிலாளர் பிரச்சனையைத் தீர்த்து இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் இல்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு டி. ஏ. என்ற பெயரிலே இந்த ஆண்டு 19 லட்சம் ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறோம். சி.சி.ஏ. என்று சொல்லப்படுகின்ற நகர ஈட்டுப்படி 9 லட்சம் ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறோம். அங்கே பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு இன்சென்டிவ் போனஸ் என்ற முறையிலே, சென்னை, கன்னியாகுமரிக் கிளைகளின் பணிமனைகளிலுள்ள பேருந்துகளைப் பேணுவதற்கு வேலைக்கு அமர்த்தப் பட்ட தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கப் பூரிப்பு என்ற முறையிலே 10 சதவீதமாக இருந்ததை 15 சதவீதமாக உயர்த்தியிருக்கிறோம். அதேபோல் உற்பத்தித் திறனின் அடிப்படையில் ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியம் 20 சதவீதமாக இருந்ததை இப்பொழுது 40 சதவீதமாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம். கிரீனில் என்று இருக்கின்ற சுத்தப்படுத்துகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு நான் ஒன்றுக்கு 50 காசுகள் அதிகம் என்ற அளவுக்கு ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். இதற்கு முன்னால், அங்கே பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் கதர்தான் அணியவேண்டுமென்ற நிலை இருந்த காரணத்தால் அந்த ஆடைகள் அதிக நாட்களுக்கு உழைக்காமல் இருந்த நிலைமை இருந்ததால் தொழிலாளர்களின் நிரூபப்பம்போல் இப்பொழுது கைத்தறி ஆடையையும் அணியலாம் என்ற நிலைமையை உருவாக்கியிருக்கிறோம்.

தொழிலாளர்களின் முக்கியப் பிரச்சனையாக இருப்பது இன்றையதினம் அவர்களுடைய தொழிற்சங்கங்களுக்கு இடம் வேண்டுமென்பது ஆகும். தமிழகத்திலே பல இடங்களிலே தொழிற்சங்கங்களுக்கு அலுவலகங்கள் இல்லை. இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகத்திலே உள்ள ஒரு இடத்தை தொழிற்சங்க அலுவலகத்திற்காக நாம் இலவசமாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட நல்ல காரியங்களை இந்த அரசு செய்திருப்பதை யாரும் மறுக்கமாட்டார்கள்.

முன்னேற்றக் கழகம் கூட்சிக்கு வந்ததற்கும் பிறகு பல போக்குவரத்து எந்த அளவுக்கு முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்று பார்த்தால், சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் 1967-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 1,026 பஸ்களாக இருந்தது, இன்றைய தினம் 1,327-ஆக உயர்ந்துள்ளது. வழித் தடவகை எடுத்துக்கொண்டாலும் 1967-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 2,012 மைல் என்ற அளவில் இருந்தது. இன்றைய தினம் 17,600 மைல் என்ற அளவுக்கு ஏறக்குறைய எட்டி

வாக்கெடுப்பு

1968 மார்ச் 16]

[திரு. ந. வீராசாமி]

மடங்கு அதிகரித்திருப்பதைக் காண்கிறோம். அதைப்போன்று சராசரி வசூலை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தாலும் 1967-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 1,50,000 ரூபாய் என்ற அளவிலே இருந்தது. இன்றையதினம் 2,50,000 ரூபாய் என்ற அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கிறது. இந்த அளவுக்கு இந்தத்துறை வளர்ச்சியடைந்திருப்பதைப் பாரும் மறுக்கமாட்டார்கள். இதைத்தவிர நாட்டுமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் தனியாக பஸ்களிலே வேலை பார்த்த தொழிலாளர்களை நியமித்துக் கொள்வதற்கான உத்தரவுகளையும் இந்த அரசு வழங்கியிருக்கிறது.

இவையெல்லாம் நல்ல சாதனைகள் என்று சொக்கின்ற நேரத்தில் அங்கே இருக்கிற சில குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டுவதால் இந்த இலாகா விற்கும் அரசாங்கத்திற்கும் நல்லது என்று நான் கருதுவதால் அவற்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். முன்பு இருந்த கட்டண விதிங்களுக்கும் மாற்றப்பட்டிருக்கிற கட்டண விதிங்களுக்கும் இடையே உள்ள வித்தியாசத்தைப் பார்த்தால் ஏழை மக்கள், நடுத்தர மக்கள், அதிகமாக பஸ் பயணம் செய்கிறவர்கள் ஓரளவுக்கு நிச்சயமாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற நிலைமை இருக்கிறது. காங்கிரஸ்காரர்கள் காலத்திலே ஒரு இடத்திற்கும் இன்னொரு இடத்திற்கும் எவ்வளவு கட்டணம் இருந்தது, இப்பொழுது எவ்வளவு கட்டணம் உயர்த்தியிருக்கிறோம். இடையிலே இருக்கிற வித்தியாசம் தேவைதான் என்று பார்க்கவேண்டும். உதாரணமாக சென்னைக்கும் ஆற்காட்டிற்கும் பஸ் கட்டணம் காங்கிரஸ் காரர்கள் ஆட்சி செய்த காலத்தில் 2-80 ஆக இருந்தது. நம்முடைய அரசு ஆட்சிக்கு வந்தவுடனே அதை 2-10 ஆகக் குறைத்தோம். அதை ஏழை மக்கள் வாழ்த்த ஆரம்பித்தார்கள். ஆனால், இப்போதைய புதிய கொள்கையின்படி ஒரு கிலோவுக்கு 2½ காசு என்ற கொள்கைப் படி கட்டணத்தை உயர்த்தி, அந்தக் கட்டணம் இப்பொழுது 2-90 ஆக ஆகிவிட்டது. இப்படி இருப்பதன் காரணமாக இந்த அரசாங்கத்தையும் நிர்வாகத்தையும் மக்கள் குறை கூறுகிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டார்கள். தனியார் துறையும் அரசாங்கத் துறையும் ஒப்பந்தத்திற்கு வந்திருக்கின்றதன் காரணமாக இரண்டு காசுகள் லிருந்து 2½ காசுகளாக உயர்த்தத் தீர்மானிக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். தனியார் துறைக்கு நாம் அவ்வளவு பரிந்துரை செய்யவேண்டுமா? அவர்களோடு ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ள வேண்டுமா? என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். ஆகவே, இப்பொழுதுள்ள கொள்கையை கைவிட்டுவிட்டு முன்பு இருந்த கட்டணத்தை வைத்துக்கொள்வது நல்லது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும், செய்யாறிலிருந்து சென்னைக்கு வருவது என்றால் தனியார் பஸ்ஸிலே கட்டணம் 2½ ரூபாயாக இருந்தது. எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸாக இருந்தால் 2½ ரூபாயாக இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு அரசாங்க பஸ்களில் கட்டணம் 2-70 ஆகவும், எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸாக இருந்தால் 3-30 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் ஏழை மக்கள் நிச்சயமாகப் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, முன்பு தனியார் துறையில் வாங்கிய கட்டணம் இப்போது அரசாங்கக் கொள்கைப்படி கிலோவிற்கு 2½ காசு—இதில் எது குறைவாக இருக்கிறதோ அதை வசூலிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு மட்டுமல்லாமல் ஒரு குறிப்பிட்ட ஊரிலிருந்து இன்னொரு குறிப்பிட்ட ஊருக்குச் செல்வேண்டுமானால் இரண்டு மூன்று வழிகள் இருக்கின்றன. முன்பெல்லாம் தனியார் பஸ்களில் எந்த வழியில் வந்தாலும், புறப்படுமின்றி இடத்திலிருந்து போய்ச் சேரும் இடம் வரையில் ஒரே கட்டணம் தான் வசூலித்து வந்தார்கள். உதாரணமாக ஆரணியிலிருந்து சென்னைக்கு வரவேண்டுமானால் செய்யாறு வழியாக வருவது ஒரு வழி. ஆரணியிலிருந்து கலை வழியாக சென்னைக்கு வருவது ஒரு வழி, ஆரணியிலிருந்து ஆற்காடு வழியாக சென்னைக்கு வருவது ஒரு வழி, எப்படி வந்தாலும் தனியார் பஸ்களில் ஒரே கட்டணத்தைத்தான் வசூலித்துக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இப்பொழுது அரசாங்க பஸ்ஸிலே கிலோமீட்டர் கணக்குப் போட்டிருக்கிற காரணத்தினாலே ஆரணியிலிருந்து செய்யாறு வழியாக

[திரு ந. வீராசாமி]

[1968 மார்ச் 16]

சென்னைக்கு வரவேண்டுமானால் ஒரு கட்டணம், ஆரணியிலிருந்து கல்லை வழியாக சென்னைக்கு வரவேண்டுமானால் ஒரு கட்டணம், ஆரணியிலிருந்து ஆற்காடு வழியாக வரவேண்டுமானால் ஒரு கட்டணம். இப்படி வேறுபட்ட கட்டணங்களை வசூலித்துக்கொண்டிருப்பதால் பொது மக்கள் மிகவும் அதிகமாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட பிரச்சினையெல்லாம் இந்த அரசு கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ந. தருமலிங்கய தலைமை]

இறுதியாக நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவது 75 மைல்களுக்கு அப்பால் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசாங்க பஸ்கள் போகவேண்டுமென்ற சட்டத்தை இந்த அரசு உருவாக்கியதற்குப் பிறகு, இந்த ஆட்சிக்குக் கெட்ட பெயர் உண்டாக்கவேண்டுமென்ற காரணத்தாலோ வேறு எதனாலோ சில அதிகாரிகள் சில வழித் தடங்களுக்கு அனுமதி வழங்கும்போது சில தவறுகள் செய்து இருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இன்னமும் தி.மு.க. ஆட்சியில், காங்கிரஸ் காரர்கள்தான், அதிகாரிகளின் துணையோடு சலுகைகள் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொல்லுகின்ற நேரத்தில் ஈரோடுக்கும் பொள்ளாச்சிக்கும் இடையே 76 மைல்களுக்கும் அதிகமாக இருக்கிறது என்பது எல்லோரும் அறிந்ததே, ஆனால், ஈரோடுக்கும் பொள்ளாச்சிக்கும் இடையே இன்றையதினம் தனியார் துறையிலே காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த ஒருவருக்கு ஏ.பி.டி. துறையினருக்கு, ஈட் கொடுத்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. எப்படிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று பார்த்தால் ஈரோடு நகர எல்லைவிலிருந்து கணக்கு எடுத்து பொள்ளாச்சி நகர எல்லை வரை கணக்குப்போட்டு 74 மைல் தூரம் இருக்கிறது என்று சொல்லி ஈட் வழங்கியிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இதை அரசாங்கத்தின் கவனத் திற்குக் கொண்டு வருவதில்மூலம் இப்படிப்பட்ட தவறுகள் இனி நடக்காமல் இருக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொல்கிறேன். அறிஞர் அண்ணா அவர்களின் புனிதமான சோஷலிஸ்தத்துவத்திற்கு மாசு கற்பிக்கக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் இதை நான் வலியுறுத்துகிறேன் என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய கருத்துக்களை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் சார், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் பேசும்பொழுது காங்கிரஸ்காரர்களுக்குத் தான் இந்த அரசாங்கத்திலே சலுகை இருக்கிறது என்ற பெரிய குற்றச்சாட்டைச் சொன்னார்கள். காங்கிரஸ்காரர்களுக்குத் தவறான முறையில் சலுகைகள் தருகிறார்கள் என்ற அளவுக்கு இந்த அரசு இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : காங்கிரஸ்காரர்கள் சலுகைகள் பெறுகிறார்கள் என்பது இந்த ஆட்சியின் ஜனநாயகத்தைக் காட்டுகிறதே தவிர அது குற்றச்சாட்டு அல்ல. 75 மைல்களுக்கு மேல் நாட்டுடைமையாக்க எடுத்துக்கொள்ளின்றபோது கோவை மாவட்டத்திலே 76 மைல்கள் இருந்தும் 74 மைல்களாகக் காட்டி கொடுத்திருப்பதாகச் சொல்லி யிருக்கிறார்கள். 76 மைல்களை 74 மைல்கள் என்று வேண்டுமென்றே திருத்தியிருந்தால் அது தவறு ஆகும். கோவையில் உள்ள ஆர்.டி.ஏ. அவர்கள் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டு செய்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இது கவனிக்கப்படவேண்டிய ஒன்று ஆகும்.

நண்பகல்
12-00

திரு. ஏ. ஆர். பெருமாள் : மதிப்பிற்குரிய நண்பர் திரு. இராமமூர்த்தி அவர்கள் எழுப்பிய ஒழுங்குப் பிரச்சினை ஒழுங்கு பிரச்சினை தானா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. ந. தருமலிங்கம்) : அது ஒழுங்குப் பிரச்சினையின் கீழ் வராது.

1968 மார்ச் 16]

திரு. ப. மகாதேவன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின்மீது சில வார்த்தைகள் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்காக நன்றி. நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை நல்ல கொள்கை என்று இன்றைய அரசும், எங்கள் கட்சியும், இக்கிருக்கும் பெரும்பான்மையானவர்களும் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், சென்னை நகரிலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் அந்தத் துறையிலே சில இழப்புகள் ஏற்படுகின்றன என்று சொல்லும்போது அடிப்படைக் கொள்கையே ஆட்டம் கண்டுவிடுமோ என்ற அச்சம் ஏற்படுகிறது. மக்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டும், வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும், தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டுமென்பது நாட்டுடைமையாக்கப்படும்போது பெரிதும் கவனிக்கப்படுகிறது. ஆனால் இதிலே இழப்பு ஏற்படுகிறது என்று சொல்லும்போது இவ்வாறு நாட்டுடைமையாகுவது கூடாது என்று சொல்லுகிறவர்களுடைய வாதத்திற்குப் பணை கிடைக்கிறது. ஆகவே, நம்முடைய அரசு இந்த வகையிலே இழப்பைத் தவிர்க்க என்ன செய்யவேண்டுமென்று யோசிக்கவேண்டும்.

நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மாநிலத்திலே உள்ள பெரிய ஃப்ளீட் ஓனர், இயக்குநர் அவர்கள் மாணேஜிங் டைரக்டர், பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் எல்லாம் அந்த பஸ்களுக்குத் தாங்கள்தான் உரிமையாளர்கள் என்ற முறையில் பணிபுரியவேண்டும். இன்றைய தினம் தொழிலாளர்களுக்கு அவர்கள் நல்ல முறையில் பணியாற்றும்போது டிரிப்பு ஊதியம் என்று கொடுக்கப்படுகிறது. அதேபோன்று இழப்பு ஏற்படுகின்ற நிலைமை அவர்களால் ஏற்பட்டால், அவர்களுக்குத் தண்டனை கொடுக்கும் முறையில் இன்ஜினிமென்டை ஒரு வருஷம் நிறுத்தி வைப்பது உதவியாக இருக்காதா என்பதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசனை செய்யவேண்டும்.

சர்ப்ரைஸ் செக்கிங் என்ற முறையில் 40 பேரை ஏற்பாடு செய்வோம் என்று முன்பு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நடத்துனர்கள் அல்லது இடவர்கள்—ஓட்டுபவர்கள் வலது பக்கத்தில் இரக்கிறார்கள்; அவர்களை வலவர்கள் என்று சொன்னார்கள், இவர்கள் இடப்பக்கத்தில் இருப்பதால் இடவர்கள் என்று சொல்லலாம்—சரியாக நடக்கவில்லை என்ற காரணத்தால் அந்த சர்ப்ரைஸ் செக் செய்யப்படும் என்று சொன்னார்கள்.

முன்பு நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் திடீரென்று கட்டணத்தைக் குறைத்தார்கள். அதனால் ஒரு பஸ்ஸில் வரபம் 42,000 ரூபவதாக இருந்தால் 52,000 வரும் என்று சொன்னார்கள். பொதுவாக, பெருவாரியான மக்கள் தனியார் பஸ்களில்தான் சென்று வந்தார்கள். ஏனென்றால் அதிலே மிகுந்த மரியாதையுடன் பிரயாணிகளிடம் நடந்து கொள்வதோடு குழந்தைகளை எல்லாம் அரவணக்கி பஸ்களில் ஏற்றிக் கொண்டார்கள். ஆனால் பஸ்களில் திருநெல்வேலியிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்குச் செல்வதற்கான கட்டணத்தை ரூ. 2-40-ல் இருந்து 2 ரூபாயாகக் குறைத்தவுடன் மக்களெல்லாம் நம்முடைய பஸ்களில் வரத் தொடங்கினார்கள். நடத்துனர்கள் சரியான முறையில் நடந்து கொள்ளாததால் தான் முன்பு மக்கள் தனியார் பஸ்களில் சென்றார்கள் என்பது தெரிகிறது. அதனால்தான் நடத்துனர்கள் ஸ்டிகரைக் செய்யும்போதுகூட பொதுமக்கள் அனுதாபம் காட்டாத நிலை ஏற்பட்டது. நம்முடைய சட்ட மன்ற பஸ்ஸில் இருக்கின்ற நடத்துனர் மிகவும் மரியாதையாக நடந்துகொள்கிறார். இதே முறையில் எல்லோருக்கும் இருக்கவேண்டுமென்ற முறையில், நேரடிப் பேட்டியின்போது அவர்கள் "இல் டெம்பர்டு" ஆக இருக்கிறார்களா, சீக்கிரம் சினம் கொள்ளக் கூடியவர்களாக இருக்கிறார்களா என்பதையும் பார்த்து வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்வது நல்லது.

மக்களுக்கு வசதி செய்யும் வகையில் குறைந்த கட்டணங்களை வசூலிப்பது நல்லதுதான். இருந்தாலும் துரித வண்டிகளில் ரயிலில் செல்வதைவிட அதிகமான வசதிகள் இருக்கின்றன. திருநெல்வேலியில்

வாக்கெடுப்பு

[திரு. ப. மகாதேவன்]

[1968 மார்ச் 16]

லிருந்து நாகர்கோயில், மதரையிலிருந்து நாகர்கோயில் என்று தொலைதூரம் போகின்ற பஸ்களில் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் நல்லதுதான். குறைந்த தூரக் கட்டணத்தைப் பொருத்தவரை 10 காசு என்று இருப்பதை முடிந்தால் இன்னும் கூட குறைக்கலாம். இப்போது நோயாளிகள் போன்றவர்கள் ஆஸ்பத்திரிகளுக்குச் செல்லுவதற்கு இலவசமாக அனுமதிக்கவேண்டுமென்று செய்திருக்கிறார்கள். அதே போன்று தொழிலாளர்களுக்கு இலவசமாகச் செல்ல வசதி செய்து கொடுக்கலாம். ஆனால் தொலைதூரம் செல்லக்கூடிய பஸ்களில் அதிகக் கட்டணம் வசூலிப்பது நல்லது, இழப்பை ஓரளவு சரிக்கட்ட உதவும்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய அங்கத்தினர் அவர்கள் எங்கள் ஊரில் உள்ள ஸ்டிரைக் நிலைமை பற்றிச் சொன்னார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் அடிக்கடி ஓர் செய்வதா தொழிலாளர்களுக்கும், நடத்துனர்களுக்கும், வசூலர்களுக்கும் பல சலுகைகளைக் கொடுக்க முன்வந்திருக்கிறார்கள். ஆனால், வாக்குறுதிகளை அவசரப்பட்டுக் கொடுக்க வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். புழங்கால் மன்னர்கள் மாதிரி சொல்லவேண்டாம். ஒட்டுநர் சங்கத் தலைவர் அந்த வாக்குறுதிகளைச் செயல்படுத்தவில்லை என்று சொல்லுகிறார். குமரி மாவட்டத்தில் சொன்னதைச் செயல்படுத்தவில்லை என்கிறார்.

மாண்புமிகு திரு. டி. கருணாநிதி : முத்தாப்பு மாநாடு கடந்த இரண்டு திங்களுக்கு முன்னால் சென்னையிலே நடந்தது.

திரு. ப. மகாதேவன் : குமரி மாவட்டத்தில் கொடுத்த வாக்குறுதிகள் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்று குறை கூறுகிறார்கள். அதனால்தான் ஸ்டிரைக் செய்வதாக பால்ட் எடுத்திருக்கிறார்கள். அண்டை மாநிலத்தில் லாபகரமாக ஓடுகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். நகரத்தில் ஓடும் பஸ்களைப் பொருத்தவரை திடீர் திடீரென்று நிறுத்தி நிறுத்தி ஒட்ட வேண்டியிருக்கிறது. அதனாலும் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். இதைப்பற்றி டெக்னிக்காக ஆராய்ச்சி செய்து முடிவு செய்யலாம். தொழிலாளர்களைப் பொருத்தவரை இங்குள்ளவர்கள் அங்கு போகிறார்கள், அங்குள்ளவர்கள் இங்கு வருகிறார்கள். ஆகவே, இருக்கின்ற வித்தியாசம் பெரியதாகப் பாதிக்கிறது. என்ன முறையில் இதைச் செய்யவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசித்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் “பீக் அவர்” செர்விஸில் எல்லா மாணவர்களும் கல்லூரிக்கு நாகர்கோயிலுக்குத்தான் வசவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அந்த நேரத்தில் ஓடும் பஸ் எண்ணிக்கை போதாது. அதை உயர்த்திக் கொடுக்கவேண்டும். குறிப்பாக 26 பஸ்கள் நிறுத்தப் பட்டதாக அறிகிறேன். அதையும் கூட தேசியமயமாக்கி அந்த இடங்களுக்கும் பஸ் விடவேண்டும். முழுமையாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட எங்களுடைய மாவட்டத்தில் உணுக்குடன் பஸ்களை விடவேண்டும். தானக்குடி, புலியூர், கனகப்பபுரம், ஆண்டார்குளம் ஆகிய வழித் தடங்களில் பஸ்கள் விட ரெகமென்ட் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. இலந்தேடி எக்ஸ்டன்ஷனை மணக்குடிக்குப் பஸ் விடவேண்டும். கனியக்காவளை வழியாக திருநெல்வேலியிலிருந்து நாகர்கோயிலுக்குச் செல்லும் பஸ்வரில் ரூ. 1.70 காசாக இருந்த கட்டணம் இப்போது 2 ரூபாயாகப் பட்டிருக்கிறது. பயனர் கம்பெனியை தேசியமயமாக்கியபோது அதோடு இணைந்திருந்த அவுட் ஏஜன்சி பொறுப்பையும் அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டது பாராட்டப்பட்டது. அதிலே, திருநெல்வேலியிலிருந்து நாகர்கோயிலுக்குச் செல்லுவதற்கு 2 ரூபாய் கட்டணம் என்று விதித்திருக்கும்போது, அவுட் ஏஜன்சி என்ற முறையில் ரயில் கட்டணத்தைச் சேர்த்து வாங்கும்போது ரூ. 2.40 காசு வசூலிக்கப்படுகிறது. இவ்வாறு அதற்கு அதிகமாக 40 காசு வாங்குவது முறையல்ல. அது எக்ஸ்பிரஸ் கூட அல்ல, சாதாரண பஸ்தான் விடப்படுகிறது.

வாக்கெடுப்பு

1968 மார்ச் 16]

[திரு. ப. மகாதேவன்]

திருச்சிக்குப் போகிற பஸ்வரிலே வழியிலே மதுரையிலே ஏதாவது சிறு ரிப்பேர் செய்யவேண்டுமென்றால் கூட, ஒரு டேப்பைச் சுற்றவேண்டுமென்றால் கூட ஓர்க்ஷாப்புக்குப் போ என்று சொல்லுகிறார்கள். இதனால் டிரைவர் வழியில் கத்தாழைப் பாலேத் துணியில் பிழிந்து சுற்ற வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த நிலைமைகளைக் கண்காணிக்க வேண்டும்.

எக்ஸலிவ் ஸ்பீட் ஹற்ரிச் சொன்னார்கள். துரித பஸ்களில் நிறுத்த வேண்டிய இடங்களில் நிறுத்தாமல் தங்களுக்கு வேண்டிய இடங்களில் காப்பி, சாப்பாடு சாப்பிடுவதற்காக நிறுத்திவிட்டு அதைச் சரிக்கட்ட 70, 75 மைல் வேகத்தில் டோக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அதையும் கண்காணிக்கவேண்டும். முத்தரப்பு மாநாட்டில் கொடுத்த வாக்குறுதிகளையும், கன்னியாகுமரி மாவட்ட தொழிலாளர் பிரச்சினையையும் தீர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. ஏ. ஆர். மாநிமுத்து : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இன்று பொதுவாக தேசியவுடைமையாகக் வேண்டுமென்ற கருத்து ஒருபக்கத்தில் வலுத்து வரும்போது மறுபக்கத்தில் தேசியவுடைமையாக்குவது நல்லதல்ல என்ற கருத்தும் ஒரு பக்கத்தில் பேசப்பட்டு வருகிறது. இந்த போக்குவரத்து தேசியமயமாக்கப்பட்ட பகுதிகளை எடுத்துப் பார்க்கிறபோது இவை ஒன்றும் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பின்னர் மோசமான நிலையில் நடைபெற்றுவருகின்றன என்று சொல்லக்கூடிய நிலையிலே, இந்தக் கணக்குகளை எல்லாம் பரிசீலனை செய்து பார்க்கிற போது, இது நிச்சயமாக லாபகரமாகத்தான் இருக்கிறது என்பதை இந்தக் கணக்குகளில் இருந்து நாம் புரிந்துகொள்ள முடியும். 37 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று கணக்கு கொடுக்கப்பட்டிருந்தாலும் இந்த நஷ்டம் எப்படி வந்தது என்று பார்க்கிறபோது இது லாபமாகத்தான் முடிந்திருக்கிறது. தனியார் துறையின் கணக்கு இருகிற போது மூலதனத்திற்கு வட்டி போட்டு கழிப்பது கிடையாது. 1967-68 இறுதியில் இதில் சர்க்கார் மூலதனம் 12 கோடி ரூபாய் இருந்திருப்பதாக கணக்கிடுகிறது. அதற்காக 63 லட்சம் ரூபாய் வட்டியாக இதில் கழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வளர்ச்சி நிதி, பயணிகள் நிதி, ஹீடு வசதி நிதி என்ற முறையில் ரூ. 5½ லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆக 68½ லட்சம் ரூபாய் இதில் லாபம் கிடைத்து அப்படி ஒதுக்கப்பட்டு பிறகு 37 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று சொல்லும்போது உண்மையிலே 31½ லட்சம் ரூபாய் லாபத்தில்தான் இது நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. இதில் நஷ்டம் இல்லை. லாபமாகத்தான் இது நடந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே இதை இன்னும் லாபகரமான முறையில் எப்படி நடத்துவது என்பதுதான் இப்போது நம் முன்னுள்ள பிரச்சனை. 12 கோடி ரூபாய் மூலதனமுள்ள ஒரு தொழிலை தனியார் துறையில் நடத்தினால் அவர்கள் எவ்வளவு டிவிடன்ட் கொடுக்கிறார்கள் என்றால் 8% விரிந்து 12% வரையில் டிவிடன்ட் கொடுக்கிறார்கள். நாம் நம் மூலதனத்தில் ஒரு 10% அளவிற்காவது லாபம் கிடைக்கக்கூடிய விதத்தில் இதை நடத்த முற்படவேண்டும். அப்படி நடத்தினால் 1½ கோடி ரூபாய் லாபம் வரத்தக்க விதத்தில் இதை நடத்த முடியும், அப்படி நடத்துவதற்கு முயலவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக என் இதில் குறைந்த அளவிற்கு லாபம் வருகிறது என்று பார்த்தால் தனியார் துறையில் உள்ள பஸ்களில் பஸ் ஒன்றுக்கு நான் ஒன்றுக்கு 250 ரூபாய்க்கு குறைந்த வசூல் என்றால் அதை நஷ்டம் என்று சொல்கிறார்கள். நகரில் ஓடுகின்ற நம் பஸ்களில் நான் ஒன்றுக்கு ஒரு பஸ்வரிலிருந்து ரூ. 165 தான் வசூலாகிறது. கன்னியாகுமரியில் ரூ. 192 வசூலாகிறது. 1966-67 கணக்கைச் சொல்கிறேன். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்வரில் ரூ. 270 வசூலாகிறது. ஆகவே இந்த 165, 192, 270 என்று வசூலாவது உயர்த்தப்படவேண்டும். அதாவது அதிகப்படியான வசூல் நமக்கு கிடைக்கவேண்டும். நான் ஒன்றுக்கு 250 ரூபாய்க்கு கம்மியில்லாமல் வசூலிக்கக்கூடிய நிலையை நாம் ஏற்படுத்தினால் நிச்சயமாக நமக்கு நல்ல லாபம் கிடைக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. அந்த அளவிற்கு கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து]

[1968 மார்ச், 16]

இன்று பஸ் போக்குவரத்து, லாரிப் போக்குவரத்து நம் மாநிலத்தில் முன்னில் ஓரா பங்குதான் சர்க்கார் கையில் இருக்கிறது. இரண்டு பங்குகள் தனியார் துறையில் இருக்கின்றன. ஆகவே இதைப் படிப் படியாக மேற்கொள்ளவேண்டுமென்ற கருத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன். படிப்படியாக இந்த ஐந்தாண்டு முடிவதற்குள் அதிகப்படியான அளவில் பஸ்களை சர்க்கார் துறையில் கொண்டுவர முயற்சிக்கவேண்டும். கடைசி எல்லை, பஸ், லாரி, டிரான்ஸ்போர்ட் எல்லாம் சர்க்கார் துறையில் இருக்கவேண்டும் என்ற நிலையை அடைவதற்கு தக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப் படவேண்டும். தனியார் துறையில் உள்ள பெரிய பஸ்களில் 62 வீட்டிகள் போட அனுமதிக்கிறார்கள். சர்க்கார் துறையில் உள்ள பஸ்களில் அதிகப்பட்சமாக 56 வீட்டிகள் தான் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே இதை சற்று அதிகப்படுத்தினால் நம் வருவாய் பெருகும். இதையும் ஆலோசிக்கவேண்டும். எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்களை நான் சொல்ல வில்லை. நீண்டதூர பஸ்களைச் சொல்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இரவு சர்வீஸ் நம் மாநிலத்தில் இல்லை. கேரளா மாநிலத்தில் இரவில் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. ஏன் அப்படி நம் மாநிலத்திலும் இரவு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்களை விடக்கூடாது? அப்படி நாம் விட்டால் அதிகப்படியான பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்ய வசதி ஏற்படுவதோடுகூட நமக்கும் அதன்மூலம் நல்ல வருமானமும் கிடைக்கும். ஆகவே இரவு சர்வீஸ்களை அமைக்க வழிமுறைகள் ஆராயப்படவேண்டும். மைசூர் மாநிலத்தில் பெங்களூரில் ரோட் ட்ரெயின்ஸ் ஓடுகின்றன. ஒரு பஸ்ஸோடு இன்னொரு பஸ்ஸை இணைத்து ஒரே ட்ரைவர், ஒரே எண்ணெய் செலவில் ஓடும் முறை இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட ரோட் ட்ரெயின் சர்வீஸை சென்னையிலும் ஓட்டுவதில் கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

லாபகரமான பஸ் ரூட்கள் இருக்கின்றன. அந்த வழிகளை சர்க்கார் தானே எடுத்துக்கொண்டு நடத்துவதற்கு தக்க முயற்சிகளை மேற்கொள்ளவேண்டும். தனியார் துறையில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு போனஸ் வழங்கும் முறையை வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கத்தில் அதைச் செய்யமுடியாது. அப்படிக் கொடுப்பது சிரமமானதான். ஆனால் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறைக்கு என்று தனியாக ஒரு போர்டு அமைத்து இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் நிர்வாகத்தை அவர்களிடம் மாற்றிவிட்டால் ஊழியர்களுக்கு போனஸ் கொடுப்பதற்கான வழிமுறைகளை ஆராய்ந்து பாத்து வேண்டியதைச் செய்து தொழிலாளர்கள் ஊக்கத்தோடு வேலை செய்ய வழிமுறைகளை வகுக்க முடியும். ஆகவே இதிலும் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது ஓடுகிற எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் சில ரூட்களில் சில ஊர்களுக்குச் செல்லாமல் போகின்றன. அந்த ஊர்களுக்கும் சென்றால் இன்னும் அதிகப்படியான பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்ய வசதியாக இருக்கும். அதோடு நல்ல வருவாயும் கிடைக்கும். நாகப்பட்டணம்—தூத்துக்குடிக்குச் செல்கிற பஸ் மன்னார்குடி, பட்டுக்கோட்டை வழி செல்கிறது. அது அதிசயப்பட்டணம் வழி சென்றால் அதிகப் பிரயாணிகள் பிரயாணம் செல்ல வாய்ப்பு ஏற்படுவதுடன் வருமானமும் அதிகம் கிடைக்கும். அதையும் ஆராயவேண்டும். இராமநாதபுரம்—தூத்துக்குடி செல்கிற பஸ் பட்டுக்கோட்டை, அறந்தாங்கி வழி செல்வது பேராலூர் வழி சென்றால் இன்னும் அதிக வருவாய் கிடைக்கும். இந்த வழிமுறைகளை எல்லாம் சர்க்கார் ஆராய்ந்து லாபகரமான முறையில் போட்டிருக்கிற மூலதனத்திற்கு குறைந்தது 10% அளவிலாவது லாபம் பெறத்தக்க வகையில் இத்தொழிலை நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். சி. பாலன் : பெருமதிப்பிற்குரிய மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் பேசுவதற்கு சந்தர்ப்பம் தந்தமைக்காக என் நன்றி

1968 மார்ச் 16]

[திரு. எம். சி. பாலன்]

யறிதலை முதலில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன் சென்னையிலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் சென்னையைத் தொடுவதையும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு வருகிற அல்லது அங்கிருந்து செல்கிற எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கும் கொள்கை யின்கீழ் கிட்டத்தட்ட 125 தடங்களையும், 236 பஸ்களையும் இன்றைய தினம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. இதற்காக நான் இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறேன். அதேநேரத்தில் எங்கள் மாவட்டத்தில் தனியார் துறையில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்கள் எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்பட்டவுடன் அங்கு வேலை செய்து வந்த ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் போன்றவர்கள் வேலையில்லாது துடித்துக்கொண்டிருந்தபோது இங்கிருந்து இயக்குநர் அவர்கள் எங்கள் மாவட்டத்திற்கு வந்து—நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்கிறேன்—54 வயதாகி ஆறுமாதங்கள் தாண்டியிருக்கும், இன்னும் ரிட்டர் ஆக ஆறு மாதங்கள்தான் இருக்கும் ஒருவருக்குக்கூட, இப்படி எல்லோருக்கும் வேலை தந்திருக்கிறார்கள். எல்லா ட்ரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் அங்கு வேலை தரப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அங்கு வேலை செய்து வந்த க்ளார்க்ஸ், டைம் கீப்பர்ஸ், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் இவர்களுக்கு வேலை தரப்பட வில்லை. அவர்களுக்கும் வேலை தரப்படவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள பஸ் கட்டணங்களுக்கும், சென்னையிலுள்ள பஸ் கட்டணங்களுக்கும் ஈடையே சில வேறுபாடுகள் இருக்கின்றன. அந்த வேறுபாடுகள் 1—4—68 தேதியோடு தீர்ப்பாகிறது என்று அறிக்கையில் கூறியிருப்பதைப் பார்க்கும்போது உள்ளபடியே மகிழ்ச்சியடைகிறேன். அதேபோல் விடுமுறை நாள் சலுகைப் பயணச் சீட்டு. குருடர்கள், கால் இல்லாது நடக்க முடியாதவர்கள் இவர்களைப் போன்றவர்கள் ஆஸ்பத்திரிகுச் செல்கிறநேரத்தில் அவர்கள் டிக்கட் போரவேண்டாம் என்ற முறை கொண்டுவரப்பட்டிருப்பது உள்ளபடியே பாராட்டப்படவேண்டிய ஒன்றாகும்.

ஒன்றை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இங்கே இருக்கின்ற அறிக்கைகளைப் பார்த்த பிறகு எங்கள் மாவட்டத்திலிருந்து வந்திருக்கின்ற காங்கிரஸ் எம். எல். ஏ.-க்கள் தெரிந்துகொண்டிருப்பார்கள் என்று எண்ணுகிறேன். சென்ற மாதம் 25-ஆம் தேதி “உரிமை தினம்” என்ற ஹோதாகாவில் எம். எல். ஏக்கள் கலந்து கொண்டு கொண்டாடினார்கள். அப்பொழுது நஷ்டம், நஷ்டம் 61 இலட்சம் நஷ்டம் என்று அங்கே பெரிய கோஷங்களை எழுப்பிக்கொண்டு அந்த ஊர்வலம் நடைபெற்றது. இப்பொழுது இந்த அறிக்கையைப் பார்த்த பிறகாவது அவர்கள் இந்த வரிசையிலே 1966-67-இல் இருந்தபொழுது ஏற்பட்ட நஷ்டம்தான் என்பதைத் தெரிந்துகொண்டிருப்பார்கள் என எண்ணுகிறேன். அன்றையதினம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் உள்ளபடியே இன்று பார்த்தால், அதற்குப்பிறகு தினப்படி, அகவிலைப் படி என்று 19 இலட்சம் ரூபாயும், நகர ஈட்டுப்படி என்று 9 இலட்சம் ரூபாயும் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த பிறகும் இன்று 37 இலட்சம் தான் நஷ்டம் ஏற்படுகிற நிலையில் இருக்கிறோம் என்று தெரிகிறது. இதிலிருந்து நாம் எந்த அளவிற்கு இந்தத் துறையில் நஷ்டத்தைக் கட்டுப்படுத்தியிருக்கிறோம் என்பது தெரியும். முன்னாலே நாம் கொடுத்து வந்த கட்டணத்தைக் குறைத்தும், பல வசதிகளைச் செய்தும் கூட நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

இந்த நேரத்தில் நான் ஒன்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். முன்னாலேயிருந்த அதிகாரிதான், இயக்குநர்தான், பொறியியல் வல்லுனர்தான் இப்பொழுதும் அந்தச் சக்கரத்தை அசைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் முன்பிருந்த ஆட்சியாளர்கள் நடத்திச்சென்ற முறையினால்தான் அவ்வாறு அதிக நஷ்டம் ஏற்பட்டது. ஆனால் இப்பொழுது நமது அமைச்சரவர்கள் மிகத் திறமையாக நடத்தியதால் அந்த நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. எம். சி. பாலன்]

[1968 மார்ச் 16]

அதே நேரத்தில் சென்னையிலே ஓடக்கூடிய பஸ்களினால் மிக அதிகமாக நஷ்டமேற்படுகிறது என்றும், அந்த நஷ்டத்தை வெளியூர்களில் ஓடக்கூடிய பஸ்களிலிருந்து வரும் லாபத்தைக்கொண்டு சரிக்கட்ட வேண்டுமென்ற முறையை ஓரளவு மாற்ற முற்பட வேண்டுமென்று பணிவன் போடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். சென்னையிலே நஷ்டம் ஏற்படுவதற்குப் பல காரணங்கள் தரப்பட்டிருக்கிறது. சில மக்களுக்கு வசதி செய்வதற்காக வருவாய் இல்லாவிட்டாலும் அவர்களுக்குப் பஸ் விடப்படுகிறது, தேய்மானச் செலவு ஏற்படுகின்றது என்று சொல்லப்பட்டது. நான் ஒன்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கேரளாவிலே—அதை மலையாளம் என்றே சொல்வார்கள்—ஒவ்வொரு பக்கத்திலும் ஐந்து மைல் தூரத்திற்குள் 600 வளைவுகள், நெளிவுகள் உள்ளதாகத்தான் வழிகள் இருக்கும். அங்கும் டயர் தேய்மானச் செலவு அதிகமாக ஏற்படும். தவிர அங்கேயிருக்கிற டிரைவர்களுக்கும், இங்கே இருக்கிற டிரைவர்களுக்கும் சம்பள வேறுபாடு நூற்று கணக்கிலே இருக்கும். கண்டக்டர்களுக்கும், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கும் கூட சம்பள விகிதத்தில் 50 அல்லது 100 என்ற அளவில் இங்கு மங்கும் வேறுபாடு இருக்கிறது. இருந்தும் அங்கே லாபம் வருகிறது. நமது அமைச்சரவர்களோ அல்லது டைரக்டரோ அல்லது ஒரு குழுவை நியமித்தோ கேரள டிரான்ஸ்போர்ட்டை இயக்கும் நிர்வாகத்தோடு தொடர்புகொண்டு எப்படி நஷ்டம் ஏற்படவில்லை. இவ்வளவு சம்பளம் கொடுத்தும் எப்படி இவ்வளவு லாபம் வருகிறது என்பதைப்பற்றி அறிய வேண்டும். எனவே அவ்வாறு ஒரு குழுவை நியமித்து கேரளாவிற்கு “ஸ்டடி ரீ” என்று முறையிலாவது சென்று ரிப்போர்ட் கொடுக்க வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் வேலைபார்த்த டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், பத்தாண்டு காலம் வேலை செய்தவர்கள் இங்கே வந்தபிறகு, “என் இங்கே வந்தோம், அங்கேயே இருந்திருந்தால் 100 ரூபாய்க்கூட கிடைக்குமே” என்று நினைக்கிறார்கள். இப்பொழுது ஸ்டிரைக் நோட்டீஸ் தந்திருக்கிறார்கள். அது குறித்து திரு. மகாதேவன் பின்னே அவர்களும் குறிப்பிட்டார்கள். நான் ஒன்றைக் கூறிக்கொள்ளுகின்றேன். அமைச்சரவர்கள் எங்கள் மாவட்டத்திற்கு வந்தபொழுது தொழிலாளர்களோடு பேச்சு நடத்தினார்கள். அப்பொழுது சங்கத்திலிருந்து 20 கோரிக்கைகள் வைக்கப்பட்டன. அதில் 10 கோரிக்கைகளை உடனே செய்ய உத்தரவிட்டார்கள். ஒன்றோ, இரண்டோ தவிர மற்றவை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவரப்பட்டு விட்டது. எனவே திரு. மகாதேவன் பின்னே அவர்கள் சொல்வது சரியல்ல என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் 1965-இல் கண்டக்டர்களுக்காகத் தங்கள் பெயர்களைப் பதிவு செய்து கொண்டவர்கள், எஸ். சி. எஸ். எல். சி. பால் செய்தவர்கள், பதிவு செய்து கொண்டு மூன்றாண்டு காலமாக வேலைக்காகக் காத்திருக்கிறார்கள். அதேபோல சென்னையிலேயும் பலர் பதிவு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் இண்டர்வியூவிற்குச் செல்லும் நேரத்தில் அவர்களுக்கு மலையாளம் தெரிந்திருப்பதால் வேலையில்லை என்று சொல்லியிருப்பதாகச் சில கண்டக்டர் நண்பர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதுபற்றி டைரக்டர் அவர்களோடும் கலந்தாலோசித்தேன். இப்பொழுது நாம் பஸ்களில் அமுகிய குறளைக் காண்கிறோம். ஆனால் அன்று அங்கு நான்கோ, ஐந்தோ தமிழ்ப் பள்ளிகள்தான் இருந்தன. அந்த நடைமுறைதான் ஏற்பட்டிருந்தது. ஆகவே அவர்கள் மலையாளம் படித்திருந்தாலும் தமிழ்மொழியைத் தாய்மொழியாகக் கொண்டவர்கள். ஆகவே மலையாளி என்ற முறையில் பிரிக்காமல் அவர்களுக்கு வேலை தர வேண்டுமென்று மன்றாடிக் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அடுத்து, எங்கள் மாவட்டத்தில் டி. டி. எஸ். அதாவது டிஸ்டிரிக்ட் டிரான்ஸ்போர்ட்டேஷன் சூப்பரினடென்ட் ஒருவர் இருக்கிறார். நல்ல இன்ஜினியர், பொறியியல் வல்லுனர். அந்த மாவட்டத்திலிருக்கின்ற 1500 தொழிலாளர்களை நடத்திச் செல்லத்தக்க நிர்வாகத்திற்கு அவர்களுக்கு

1968 மார்ச் 16]

[திரு. எம். சி. பாலன்]

இருக்குமா? என்று பார்க்க வேண்டும். ஒரு கோவாப்பரேட்டில் ஸ்பின்னிங் மில்லில், 250 பேர் வேலை செய்யக்கூடிய இடத்தில் சப்-கலெக்டர் ரேங்கிலே உள்வாங்கி நிர்வாகத்தை இயக்குகிறார். இராணித்தோட்டத்திலே இருக்கிறது. எ. ஈ. க்களைப்போட்டு, முழு நிர்வாகத்தையும் கவனிப்பதற்கு சப்-கலெக்டர் ரேங்கில் ஒருவரைப் போட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். (மணியடிக்கப்பட்டது)

தலைவரவர்களே, எனக்கு இன்னும் ஐந்து நிமிஷம் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். ஏனென்றால் நீண்ட நாட்களாக நான் தொழிலாளர்களோடு பழகியவன். இப்பொழுது ஸ்டிரைக் நோட்டீஸ் வேறு போட்டுக்கொண்டிருக்கிற நேரம். ஆகவே நான் சொல்ல வேண்டியவைகளைச் சுருக்கமாகச் சொல்லி முடித்து விடுகிறேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் மாணவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் அடிக்கடி மோதல் ஏற்படுகிறது. மாணவர்களைக் கண்டக்டர் அடித்துவிட்டால் மாணவர்கள் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். ஒருவேளை மாணவர்கள் கண்டக்டரை அடித்துவிட்டால் பஸ் தொழிலாளர்கள் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். பஸ்கள் ஓடாமல் அப்படியே கிடக்கும். இப்படிப்பட்ட நிலை அடிக்கடி ஏற்படுகிறது. இதற்கு என்ன காரணம் என்பதைக் கண்டுபிடித்து மாற்றங்களைச் செய்தால் இத்தகைய நிலைமைகளைத் தவிர்க்கலாம். உதாரணமாக இரணியலில் காலை 9 மணிக்கும், 10 மணிக்கும் பஸ் விடுகிறார்கள். அதில் இருநாறு பேர் வரையில் ஏறுவார்கள். 600 பஸ் கொடுக்கிறோம். எல்லோரும் உள்ளே ஏற வருகிறார்கள். கண்டக்டர் 'ஜவா லோட்' ஏற்ற மாட்டேன் என்று சொல்கிறார். இதனால் மோதல் வருகிறது. இதேபோல் பொது மக்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் மோதல் வருகிறது. எப்படியென்றால், ஒருவர் 50 கிலோ வரையில் சாமான்களை பஸ்ஸிலே கொண்டு போனால் அது அவர் உண்பதற்காக எடுத்துச் செல்லப்படுவதாக இருந்தால் அதற்கு ஒரு ரேட்டும், வியாபாரத்திற்காக எடுத்துச் சென்றால் வேறொரு ரேட்டும் வசூலிக்கப்படுகிறது. அந்தக் கண்டக்டர் இது அவர் உண்பதற்காகத்தான் செல்வதா அல்லது வியாபாரத்திற்காகப் போவதா என்று எப்படி அறிவார்? கொண்டு வந்தவர் சொல்வார் இது தான் உண்பதற்காகத்தான் என்று. கண்டக்டர் இல்லை, இல்லை, இது வியாபாரத்திற்காகத்தான் என்பார். இதனால் பல மோதல்கள் ஏற்படுகின்றன. இவற்றைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

ஸ்டேட் பஸ்களில் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் பேசுகிறார்கள். ஸ்டேட் பஸ்களில் மலைக்குப் போகிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் இரவில் தங்குவதற்கு இடமில்லை. ஒரு நாள் ஒரு கண்டக்டர் அந்த பஸ்ஸிலேயே படுத்திருந்தார். அப்பொழுது கள்ளனொருவன் வந்து அவரிடமிருந்த பணத்தைப் பறித்தான். உடனே கண்டக்டரும், அந்தக் கள்ளனும் கட்டிப்பரண்டு அங்கே குஸ்தி வைத்தார்கள். என் இதைக் கூறுகிறேன் என்றால் ஸ்டேட் பஸ்களில் செல்பவர்களுக்குத் தங்குவதற்குச் சரியான இடமில்லை. பஸ்ஸிலேயேயுதான் தங்குகிறார்கள். எனவே அவர்கள் இரவில் தங்குவதற்கு ஆங்காங்கே விடுதிகளை அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் பல பகுதிகளில் நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் பஸ்ஸில் ஏறிய பிறகு டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமையிலிருக்கிறது. அதனால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. எனவே பஸ் வருவதற்கு முன்னாலேயே ஒரு கண்டக்டர் அந்த இடத்தில் இருந்தகொண்டு டிக்கெட்டுகளைக் கொடுக்க வேண்டும். அவ்வாறு கொடுத்து பஸ் வந்தவுடன் ஏறிச் செல்வதற்கு வசதியாக, இங்கே இருப்பதைப்போல அங்கேயும் அந்த ஏற்பாட்டை அமல் நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

அங்கு பஸ் ஸ்டாண்ட் என்று போர்டு எழுதுவது கிடையாது. கண்ட இடத்தில் நிற்பார்கள். கண்ட இடத்தில் ஏறுவார்கள். பிரயாணிகள் கையைக் காட்டினால் கண்டக்டர் இது பஸ் ஸ்டாண்ட் இல்லை

[திரு எம். சி. பாலன்]

[1968 மார்ச் 16]

என்று சொல்லிவிட்டுப் போய் விடுவார். கண்டக்டர் திரும்பி வருகிற பொழுது பிரயாணிகளுக்கும், அவர்களுக்கும் மோதல் ஏற்படுகிறது. ஆகவே இன்னின்ன இடங்கள்தான் பஸ் ஸ்டாண்ட் என்று எழுதிப்போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

பிரயாணிகளுக்குப் பல இடங்களில் தங்குவதற்குத் தகுந்த இடம் இல்லை. அந்தக் குறையையும் நிவர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

தக்கலை, மண்டை மார்க்கெட், கோட்டாயம், கொளஞ்சல், சசிந்தரம் ஆகிய இடங்களில் இன்னும் டைம் கீப்பர்கள் போடப்படவில்லை. அங்கே டைம் கீப்பர்களைப் போட்டுத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அதேபோன்று பல கண்டக்டர்கள் கோளாவிற்குச் செல்லும் பஸ் களிலே போகிறார்கள். அந்த பஸ்களிலே பிரயாணிகள் அரிசியை மூட்டையிலே வைத்திருக்கிறார்கள். அந்த பார்ட்ருக்குப் போனவுடனே அதி காரிகள் செக் செய்கிறார்கள். அரிசி இருந்ததற்காகக் கண்டக்டர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. எனவே ஒவ்வொரு பஸ்விலும் குறிப்பாகக் கோளாவிற்குச் செல்லும் பஸ்களில் ஒரு போலீஸ்காரரைப் போடவேண்டும். இல்லாவிட்டால் கண்டக்டர்கள் மீது பொறுப்பு ஒன்று மில்லை என்று இருக்க வேண்டும்.

பிற்பகல் 12-30
அடுத்தபடியாக, அமைச்சரிடத்தில் நான் மன்றாடிக் கேட்டுக் கொள் கிறேன். நமது அமைச்சரவை பதவியேற்றதற்குப் பிறகு நாம் 10 பைசா கூட்டிக்கொடுத்திருக்கிறோம். அதைக்கூட என்னுடைய பகுதியிலேயிருக்கிற காங்கிரஸ்காரர்கள் 10 பைசா கூட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று வேடிக்கையாகப் பேசினார்கள். அமைச்சரவர்கள் அந்த 10 பைசாவை முதல் முதலாக டோக்கத்தைத் தான் நான் தருகிறேன். பணவசதி ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு அதுக் கூட்டித் தரப்படும் என்று அறிவித்து இருக்கிறார்கள். நமது அமைச்சரிடத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த 10 பைசாவை 25 பைசாவாக நீங்கள் உயர்த்தித் தரவேண்டும். இன்னமும் இப்படிக்கூடச் செய்யலாம். அதாவது எவ்வளவு காஷ் கொண்டு வருகிறார்களோ அந்த அளவுக்கு போனால் என்ற முறையை அமுல்படுத்தினாலே யானால் அது சிறந்த முறையாக இருக்கும் என்றும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எனது மாவட்டத்திலுள்ள தொழிலாளத் தலைவர்களும் நமது டைரக்டர் அவர்களும் கலந்து முடிந்த அளவு பொருளாதாரச் சிக்கல் இல்லாத பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துவிடவேண்டும். அப்படி செய்தால் செளகரியமாக இருக்கும் என்று டைரக்டர் அவர்களை கேட்டுக் கொண்டு அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் அவர்கள் மிகச் சரியாகத்தான் இருக்கிறார்கள். நமது மகா தேவன் பின்னை அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், அந்த சங்கத்தின் தலைவராக இருப்பவர்களுக்குத்தான் உண்மை விஷயம் தெரியும். காங்கிரஸ் நண்பர்கள் தான் ஸ்டிரைக் செய்யவேண்டுமென்பதற்காக நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதோடு நமதருமை கம்யூனிஸ்டு நண்பர்கள் இந்த டிரைவர்களையும், கண்டக்டர்களையும் பயன்படுத்தி அந்த மாவட்டத்தை குழப்புவதற்காக ஸ்டிரைக் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நமது அமைச்சரவர்களும், டைரக்டர் அவர்களும் இதில் கவனத்தை செலுத்தி, சமூகமான வழி காணவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. ஏ. அ. சுப்பராமா: தலைவர் அவர்களே, இந்த வெட்டுத் தீர்மானத் தின் மீது ஒரு சில கருத்துக்கள் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். பொதுவாக, இன்றைக்கு டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலிலே இருக்கிற பிரச்சினைகளிலே இரண்டு முக்கியமானவை. மக்களுக்கு வரி போடு கின்ற அதே நேரத்திலே அந்த வரியைக் குறைத்து அவர்கள் குறை

1968 மார்ச் 16]

[திரு ஏ. அ. சுப்பராஜா]

வாக வரி செலுத்தக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கக்கூடிய தொழில் இது. அதோடு சிட்டியிலே இந்த பஸ்கள் நல்லமுறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஏதோ ஒரு சூழ்நிலை காரணமாக சிட்டியிலே கொஞ்சம் நஷ்டம் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இருந்தபோதிலும் கூட நல்ல விதத்திலே இந்த நஷ்டத்தைப் போக்கவேண்டுமானால் கிராமப் பகுதிகளிலே இருக்கிற பஸ்களை அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும். கிராமப் புறத்திலே தனியார் பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. அந்த டஸ்களோடு நம்முடைய பஸ்களையும் விட்டு நோ பிராஃபிட் என்ற முறையில் அவர்களுக்கு மொனாப்பலி ஏற்படுத்தி கொடுக்காத முறையில் நாம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். நமது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களையும் அந்தப் பகுதிகளில் விட்டு அவர்களுக்கு அதிகமாக இலாபம் கிடைப்பதை ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தி நல்ல முறையில் இந்த தொழிலை ஊக்குவிக்கவேண்டியது நமது முக்கியமான நோக்கமாக இருக்கவேண்டும்.

அடுத்து, எவ்வளவுதான் நாம் சட்டங்கள் போட்டாலும், அதற்கு வேண்டிய திட்டங்களை போட்டாலும் கூட அதை செயல்முறைப்படுத்த நல்ல திறமையான அரசு வேண்டும். அதற்கும் சில யோக்கியதாம்சங்கள் வேண்டும். முன்பு பேசிய நண்பர்கள் எல்லாம் தெளிவாகச் சொன்னார்கள். இந்த தொழிலை அவசியமாக மேம்படுத்த வேண்டுமென்று. அரசாங்க பஸ் என்று சொன்னால், அதிலே போகிற பொழுது தன்னுடைய பஸ், தன்னுடைய நாடு என்ற ஒரு எண்ணம் வரவேண்டும். அது கூடிய சீக்கிரத்திலே வரும் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்த முறையிலே பார்க்கும்போது இன்றைக்கு ஹெல்தி காம்ப்பெடிஷன் இருக்கவேண்டும். தனியார் துறையினருக்கும் நமது சர்க்கார் துறையினருக்கும் வெலிட்டிகாம் பெடிஷன் இருக்கவேண்டும். அது இருந்தால் தான் மிக நல்லது. ஒரேயடியாக மொனாப்பலியை பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்ஸ்க்கு கொடுத்து விட்டோம் என்று சொன்னால் அவர்கள் வலித்துதான் சட்டம் என்ற நிலை ஏற்படும். அமைச்சர் கருணாநிதி அவர்கள் இருக்கிறார். அவர் அரசாங்க பஸ் ரோட்டைக் குறைத்தவுடனே, எல்லோரும் உடனே அவரிடம் வந்த பொழுது நீங்களும் கொஞ்சம் குறைத்துக் கொள்ளங்கள். இருவரும் ஒரே நிலையில் இருக்கலாம் என்ற முறையில் நிலைமையை ஏற்படுத்தினார்கள். ஆகவே ஹெல்த்திகாம்ப்பெடிஷன் இருக்க வேண்டுமென்பது நல்ல முறை. ஆக, அந்த முறையில் ஒரு சூசகத்தையும் நாம் கண்டுபிடித்திருக்கிறோம். அந்த முறையிலே இந்த காம்ப்பெடிஷனிலே அதிகமான பங்கு தனியார்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று யார் சொன்னாலும் இந்த விஷயத்திலே அதை நான் ஒத்துக்கொள்ளத் தயாராயில்லை. இப்பொழுது 75 மைலுக்கு மேலே உள்ளதை நாம் நேஷனலைஸ் செய்கிறோம். அதையும் குறைத்து 50 மைலுக்கு மேலே உள்ளதை நேஷனலைஸ் செய்தால் கூட நன்றாக இருக்கும் என்பது எனது அபிப்பிராயம்.

இந்தச் சூழ்நிலையிலே 75 மைலுக்கு மேலுள்ளதை நாம் நேஷனலைஸ் செய்வும்போது இந்த அசென்மெண்ட்டிலே அங்காங்கே 75 மைல்களுக்குள்ளே இருக்கிற பஸ்களிலேயே இருக்கிற ரூட்டை விட்டுவிட்டு, அதைக் குறைக்கின்ற நிலைமையும் இன்று இருக்கிறது. இதிலே அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் கவனம் செலுத்தி அங்கங்கே இந்த அரசாங்க பஸ்களிலே இருக்க கூடிய ஆதாயத்தைக் குறைக்கக் கூடிய சூழ்நிலையைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டுமென்பது எனது தாழ்மையான கருத்தாகும்.

அடுத்து, மிக முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், இன்றைக்கு ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ் பிழைப்பதற்கே வழியில்லை. ஏனென்று கேட்டால் முன்னாலே இந்த வழிகளிலே இருந்த பெரிய தொழில் அதிபர்கள் இந்த வழிகளை வைத்துக்கொண்டு நல்ல நிலையிலே இருக்கிறார்கள். ஆகவே, ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸை வாழ விடுவதில்லை. எந்த ஒரு ரூட்டை Small Operators கேட்டாலும் கூட அவர்கள் நியூ எண்டரன்டஸாக வந்து உள்ளே நுழைந்த உடனே, வசதி வாய்ப்புடைய Fleet Owners நோக்கக் கோர்ட்டுக்கு போய்விடுகிறார்கள். அங்கிருந்து ஹைக்கோர்ட்டுக்கு போய், அங்கேயிருந்து சுப்ரீம் கோர்ட்டு வரையிலும் போகிற நிலைதான் இப்பொழுது இருக்கிறது. இந்த நிலையில் ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ் பஸ் ரூட்

[திரு எ. அ. சுப்பராஜா]

[1968 மார்ச் 16]

கதி சட்டப்படி அதோகதியாக இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலைதான் இன்றைக்கு இருக்கிறது. இப்படி, அவர்களுக்கு ஒரு இடம் சட்டரீதியாகப் பெறக்கூடிய சூழ்நிலை இருந்தாலும்கூட பெற முடியாமல் போய்விடுகிறது. இது எதில் கொண்டுபோய் விடுமென்று சொன்னால் கடைசியிலே பெரிய பஸ் ஆப்பரேட்டர்ஸ் மொனாப்பலியாகத்தான் போய் சேரும். அந்த முறை தான் இன்றைக்கு இருக்கிறது. அதற்காக அமைச்சர் அவர்கள் தனிப்பட்ட முறையில் ஒன்று செய்யவேண்டும். இனிமேல் 5 ரூட்டுக்கு மேல் யாருக்கும் கொடுக்கக்கூடாது—அனுமதி. 5 ரூட்டுக்கு அவர்களுக்கு பரிமிட் கொடுத்து விட்டோம் என்று சொன்னால் அதற்கு மேலே அவர்கள் போகக்கூடாத நிலை இருக்க வேண்டும். அதன் மூலம் நல்ல நிலை ஏற்படும் என்பது எனது தாழ்மையான கருத்தாகும்.

அடுத்து, இந்த ரூட்ஸ் பர்மிட்டை சில ஆப்பரேட்டர்ஸ் டிரான்ஸ்ஃபர் பண்ணிவிடுகிறார்கள். இந்த பர்மிட்டுகளை சில பேர் ஒரு இலட்ச ரூபாய், இரண்டு இலட்ச ரூபாய்களுக்குக்கூட விற்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. அதை நாம் ஒழிக்க வேண்டும். அதிலே அவர்கள் போட்ட முதலே எடுத்துக்கொள்ளலாம். ஆனால் அந்த பர்மிட் வேண்டாமென்று சொன்னால் உடனே அதை கவர்ன்மெண்டிடம் சரண்டர் டண்ணவேண்டும். அதை அவர்கள் சரண்டர் பண்ணினால் நாம் அந்த பர்மிட்டை புதிதாக வரும் நல்லவர்களுக்குக் கொடுத்தால் நல்ல விதத்திலே ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துவதற்கு செளகரியமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான யோசனையாகும்.

அதற்கடுத்தபடியாக, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் சம்பந்தமாகப் பார்க்கப் போனால் 'பாஸன்ஜர்ஸ் அமெனிப்டென்ஸ் ஃபண்ட்'க்காக 5 சதவீதம் என்று இந்த ஆய்வுரையில் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அந்த 5 சதவீதத்தை எவ்வளவு கூட்டினாலும் தரும். இதைக் கொஞ்சம் மனதிலே வைத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

இப்பொழுது ஆக்ஸிடைண்டுகள் நிரம்ப அதிகமாக இருக்கின்றன. ஆக்ஸிடைண்டு என்றாலே அது தவிர்க்க முடியாமல் ஏற்படுகின்ற விபத்து என்பதுதான் பொருள். வேண்டுமென்றே ஏற்படும் என்பதல்ல அதன் பொருள். இருந்தாலும், அதற்கு முன்னாலே 'பிரிவெண்ட்டிவ் மெஷர்ஸ்' செய்யப்படவேண்டும். இதைப்பற்றியும் நாம் கொஞ்சம் கவனிக்கவேண்டும். சில இடங்களிலே இந்த ஆக்ஸிடைண்டுகளினால் பாதிக்கப்படுபவர்கள் பெரும்பாலும் தொழிலாளிகளாக இருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக அவர்கள் குடும்பத்திலே மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த 'ஆக்ஸிடைண்ட் ரிசர்வ் ஃபண்ட்டை' கூடியமட்டும் கூட்டிக்கொடுக்க வேண்டுமென்பது எனது தாழ்மையான கருத்தாகும்.

அமைச்சர் கருணாநிதி அவர்கள் இதுபற்றி முன்னாலே சொன்னார்கள். ஒருவன் ஒழுங்காக நேரத்திற்கு வந்துவிட்டால் வெள்ளைக்காரன்போல் பங்கச்சவலாக இருக்கிறான் என்று சொல்வார்கள். பங்கச்சவலாக இருந்தால் அப்படிச் சொல்வார்கள். ரயில்வே ஸ்டேஷன்களிலே புறப்பட்ட வண்டி அடுத்த ஸ்டேஷனுக்கு இத்தனை மணிக்கு வரும் என்று தெரிந்துவிடும். அந்த முறையில் 50 மைல்களுக்கு ஒரு இடத்தில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீஸ் இருக்க வேண்டும். அந்த முறையில் 50 மைல் தூரத்திற்குள் வண்டியிருந்தாலும் அல்லது 50 மைலுக்கு மேல் இருந்தாலும் வண்டி இந்த இடத்திலிருக்கிறது என்று நமக்குத் தெரிந்துவிடும்படி செய்ய வேண்டும். டெலிபோன் இணைப்பு அமைக்கவேண்டும். இதன் மூலமாக வண்டி உடனே வருமா, எப்பொழுது வரும் என்பதெல்லாம் நமக்குத் தெரியும். என்னைக்கேட்டால் ஓயர்லெஸ் வைத்தால்கூட இன்னும் நலமாக இருக்கும்.

அதிக அளவிலே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ் ஆக்ஸிடைண்டுகளைக் குறைக்க வேண்டும். கவர்ன்மெண்ட் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே பரயாணம் செய்தால் வீட்டிலே குடும்பத்திலிருப்பவர்களுக்கும் பாதுகாப்பாக இருக்கும். அவர்கள் பாதுகாப்பாக வீடு வந்து சேருவார்கள் என்ற எண்ணத்தை அவர்கள் பெறவேண்டும். அந்த நிலையை நாம் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா]

அதோடு நைட் சர்வீசம் கொஞ்சம் இருந்தால் நல்லது என்று நான் நினைக்கிறேன். ஆந்திரா, கேரளா, மைசூரிலேயெல்லாம் நைட் சர்வீஸ் இருக்கிறது. அவர்களுடைய உள்நோக்கம் பகலிலே பெரிய பி.யு.என்ஸ் காரர்கள் எல்லாம் வேலையாக இருப்பார்கள். ஆகையால் 'நைட்'யிலே பிரயாணம் செய்யலாம் பகலிலே வேலைகள் நடக்கும். இரவு நேரத்திலே நைட் பஸ் சர்வீஸ் இருந்தால் அதில் போய்வந்துவிடுவார்கள். ஆக, அது நிரம்ப செளகரியமாக இருக்கும். அந்த முறையிலே நைட் சர்வீஸை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால் நிரம்ப நன்றாக இருக்கும்.

சில சமயங்களில், சில இடங்களில், திருவிழாக்காலங்களில் கூட்டம் நிறைய இருக்கிறது. கூட்டம் இருக்கிற இடங்களில் ஒரு பஸ் போனவுடன் இன்னும் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கிறது என்றால் திடீரென்று அடுத்த பஸ் விட்டு கூட்டத்தைக் குறைத்து, மக்களுக்கு செளகரியம் உண்டாக்கக் கூடிய சூழ்நிலையும் இருக்க வேண்டும். அப்படியே உடனே அடுத்த பஸ் விடுவதென்றாலும், அதற்கு பஸ் டிரைவர், டைலர் ஆயில் போன்ற செலவெல்லாம் அதிகமாகும். அடுத்த மாநிலத்தில் மைசூர் என்று நினைக்கிறேன். அந்தமாதிரி சமயங்களில், ஒரு பஸ்ஸை உடன் கூடவே ஒரு டிரைவர் மாதிரி அட்டாச் பண்ணி, அதாவது டிரக் மாத்திரம் என்ஜின் இல்லாமல் பஸ்ஸோடு கூட 'அட்டாச்' பண்ணி விடுகிறார்கள். அதுமாதிரி செய்தால் மக்களுக்கு ரொம்பவும் செளகரியமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும்.

தொழிலாளர் சம்பந்தமாக சில வார்த்தைகள் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒரிரண்டு லாரிகள் வைத்திருப்பவர்கள் லாரி டிரைவர் களுக்கு சம்பளம் ஜாஸ்தி கொடுப்பதில்லை. ரூ. 60, 70 தான் கொடுக்கிறார்கள். அதை வைத்துக்கொண்டு அவர்கள் எப்படி காலம் தள்ள முடியும்? ஆகவே, அவர்கள் ஊரை விட்டு புறப்பட்ட உடனேயே—முதலாளி ஒரு பக்கம் ஊரில் இருக்கிறார். வழியில் யார் வந்தாலும் சரி சென்னைக்கு போகவேண்டுமென்றால், காசு வாங்கிக்கொண்டு ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். இது மாதிரி ஓவரலோட் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள்; அப்படி ஏற்றிக்கொண்டு போகும்பொழுது, வழியில் ஏறியவர் 'எனக்கு காலே 5 மணிக்குள் மெட்ராஸ் போகவேண்டும், வேகமாக விடு' என் றெல்லாம் சொல்வதால், மெட்ராஸுக்கு ரொம்ப வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இதையெல்லாம் தவிர்க்க வேண்டும்.

டி. ஏ. ரூ. 1-25-லிருந்து ரூ. 1-30-க்கு உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அது போதாது. ரூ. 2 வரைக்கும் கொடுத்தால் அது நலமாக இருக்கும். சாதாரணமாக எல்லா டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் பாட்டா மைலுக்கு 1½ பைசா என்று ஒரு விதி கொண்டுவந்துவிட்டால் ரகசியம் உதவியாக இருக்கும். சம்பளம்பற்றி ஒரு ஜி. ஓ. முன்னால் வந்திருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன், அதாவது குறைந்த பட்சம் ரூ. 90 கொடுக்கவேண்டும் என்று ஜி. ஓ. இருக்கிறது. அதையாவது எல்லா இடங்களிலும், பிரைவேட் ஸ்தாபனங்களிலும் கூட அமுலுக்குக் கொண்டு வந்து, ஒரு ஒழுங்கான முறைக்குக் கொண்டுவந்துவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஜீப் பஸ்களை நிறைய விடவேண்டும். கிராமப்புறங்களில் பொருளாதாரம் முன்னேறவேண்டுமானால் போக்குவரத்து வசதியைப் பெருக்கவேண்டும். ஆங்காங்கு இருக்கிற ரோடுகளிலெல்லாம் ஜீப் பஸ்களை விட்டு, வியாபாரம் நடக்கக்கூடிய சென்டர்களுக்கு கிராமப்புறத்து ஜனங்கள் வருவதற்கும், போவதற்கும் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். அதனால் மக்கள் ஆதாயம் அடைவார்கள். சில இடங்களில் பஞ்சாயத்து பகுதிகளில் ரோடு மோசமாக இருக்கலாம். அங்கெல்லாம் ஜீப் பஸ்கள் விட்டு கிராம மக்களுக்கு உதவ வேண்டும். அப்பொழுதுதான் கிராமப்புறத்தில் பொருளாதார முன்னேற்றம் ஏற்பட முடியும்.

[திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜர்]

[1968 மார்ச் 16]

டாக்ஸ் எவேஷன் ரொம்ப ஜாஸ்தியாக இருக்கிறது. இரண்டு இன்வாய்ஸ் போடக்கூடிய முறையெல்லாம் இருக்கிறது. தேர்தல் தகராறை வைத்துக் கொண்டு அவர்கள் ஏற்ற முடியாது என்று கூட சொல்கிறார்கள். நிலைமை அந்த அளவுக்கு இருக்கிறது. தேர்தல் சண்டையை வைத்துக்கொண்டு சில பஸ்களில் உள்ளே ஏறினால் இடம் கிடையாது என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இதையெல்லாம்பற்றி ஆபீஸர்களுக்கு கம்பளைண்டு கொடுத்திருக்கிறேன். அதற்கெல்லாம், எப்பொழுது நிவாரணம் கிடைக்கப் போகிறதோ? ஏன் இதையெல்லாம் குறிப்பிடுகிறேன் என்று சொன்னால், இம்மாதிரி சிறு சிறு பிரச்சனைகளில் நல்லவிதத்தில் கவனம் செலுத்தி, சரியான முறையில் அவைகளைத் தீர்த்து வைக்க வேண்டும்.

ராஜபாளையத்தைப்பற்றி சில வார்த்தைகள். ராமனாதபுரத்தில் ஜனத்தொகை ஜாஸ்தி. 82,000, 85,000 ஜனத்தொகை இருக்கிறது. அங்குதான் மில் உன்டஸ்டர்ஸ் நிறைய இருக்கிறது. ஸ்பின்னிங் மில்ஸ், வீவிங் மில்ஸ், டெக்ஸ்டைல் மில்ஸ் நிறைய இருக்கின்றன. அப்பேர்ப்பட்ட இடத்திலிருந்து மதுரை, செங்கோட்டை வழியில் அரசாங்க பஸ்கள் இல்லை. அவையெல்லாம் வியாபாரம் நடக்கும் இடங்கள். போவதற்கும், வருவதற்கும், ஏழை ஜனங்களுக்கும் வியாபாரிகளுக்கும் நல்லவதமாக அனுசூலமாக இருக்கவேண்டுமென்றால் குறைந்தது 2, 3 பஸ்கள் விட்டு உதவி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஃபிளையிங் ஸ்குவாட் மூலம் கண்காணிப்பை இன்னும் தீவிரமாக்க வேண்டும். இப்பொழுது ஓவர் லோட் நிறைய இருக்கிறது. ஓவர் ஸ்பீட் இருக்கிறது. டாக்ஸ் எவேஷன் இருக்கிறது. இன்வாய்ஸ் மாற்றி இதில் போட்டு, அதில் போட்டு, எப்படியெல்லாமோ செய்கிறார்கள். இம்மாதிரி நிறைய நடக்கின்றன. இதையெல்லாம் ரொம்பவும் தீவிரமாக கண்காணிப்ப தற்கு ஃபிளையிங் ஸ்குவாட் ஸ்ட்ரெங்தை கூட்டி செக் பண்ண வேண்டும். தீவிர கண்காணிப்பின் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு அதிகமாக இன்கம் கொண்டு வந்து, அதனால் வரி போடுவதைக்கூட நிறுத்தி, மக்களுக்கு கேஷமத்தை உண்டாக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, I rise on a point of order. I wanted to raise it even while the hon. Member was speaking but I did not want to disturb the trend of his thought or speech. Sir, it is the usual Parliamentary practice to refer to a Minister by the portfolio which he holds and not by his name. In fact, I know the Hon. Chief Minister very intimately but that does not mean that I should mention his name on the floor of the House. I refer to him as the Chief Minister. So also the hon. Member should refer to him as the Minister for Transport and not by the name, Karunanidhi or Annadurai. It is not in good taste to say so at least on the floor of the House. When we go outside or chat with them, we can call them by their names but not on the floor of the House. Likewise, Hon. Ministers should refer to the Members by the constituencies from which they have been elected and for instance, they should not refer to me as "Vinayakam". That is the British Parliamentary practice. I want a ruling from the Chair.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: பெயர்கூடச் சொல்லலாம். அப்படிச் சொல்லும்பொழுது, 'திரு' என்றாவது 'மாண்புமிகு' என்றாவது முன்னால் போட்டுவிட்டால்கூட அது தவறுகத் தெரியாது.

1968 மார்ச் 16]

திரு. ஏ. அ. சுப்பிரமணியம்: திரு. கே. வினாயகம் அவர்கள் சில நடைமுறைகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். முதலில் ரெஃபர் பண்ணுவதற்காகத்தான் பெயரைச் சொன்னேன். அப்படி ரெஃபர் பண்ணும்பொழுது கூட அமைச்சர் அவர்கள் என்று முதலில் சொன்னேன். அமைச்சர் என்றால் 2, 3 அமைச்சர்கள் இருப்பதால், அப்படிப் பெயரைச் சொன்னேன். இப்பொழுது திரு. என்று சொல்கிறேன். அதனால் திருத்தணி உறுப்பினர் அவர்கள் கோப்பபடவேண்டாம்.

***திரு. ஆலடி அருண் :** மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து எனது கருத்துக்களை இந்த மாமன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

பொதுப்பணித் துறை நான்குநாள் வளர்ந்து வருகிறது. வளர்ந்து வருகிற சமுதாயத்தில் வாணிபத்தைப் பெருக்குவதற்கும், தொடர்புகளை அதிகரிப்பதற்கும், வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கும் போக்குவரத்து மகத்தான சாதனமாக இருக்கிறது என்பதில் இரண்டாண்டுகளுக்குக் களுக்கு இம் மாமன்றத்தில் இடம் இருக்காது என்று நான் நம்புகிறேன். போக்குவரத்தை தனியார் நடத்துவதற்கும், அரசு பொறுப்பேற்று நடத்துவதற்கும் அடிப்படையில் கொள்கை வித்தியாசம் இருப்பதை அனைவரும் அறிந்திருப்பார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். தனியார் நடத்துகிற சந்தர்ப்பத்தில் வாணிப நோக்கத்தில் ஆதாயத்தை முக்கியமாகக் கருதி அந்தத் தொழிலை மேற்கொள்கிறார்கள். அரசு போக்குவரத்தை மேற்கொள்கிற நேரத்தில், வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கும், தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கும், தேவையான நிதியில் தேய்வு ஏற்பட்டாலும் அதைப் பொருட்படுத்தாமல் மக்களுடைய நலனையே முக்கியமாகக் கருதி அரசு பொறுப்பேற்று நடத்திக்கொண்டு வருகிறது. இந்த நியாயங்களை உணர்ந்துதான் இரண்டாவது உலகப் போருக்குப்பின் அமைக்கப்பட்ட குழு 1944-ல் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று பரிந்துரை நல்கியது. நேற்று கேள்வி நேரத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வினாயகம் அவர்கள் போக்குவரத்தை நாட்டுமையாக்கியது காங்கிரஸ் ஆட்சிதான், அந்தப் பெருமை திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கு வந்து சேரது என்ற கருத்துப்படிச் சொன்னார். ஆனால், பல போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்ற கொள்கை 1944-ல் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு, 1946 டிசம்பர் மாதத்தில் அந்தக் கொள்கை ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டு, 1947-ம் ஆண்டுக்குப்பின் காங்கிரஸ் ஆட்சிக்கு வந்தபொழுது அது அமுல் செய்யப்பட்டது. எனவே, இந்தக் கொள்கை கருவாகி, உருவாகி வந்தது காங்கிரஸ் ஆட்சி பீடத்திற்கு வருவதற்கு முன்பு என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால், அதை நடைமுறையில் ஏற்றுக்கொண்ட காங்கிரஸ் கட்சி கடந்த 20 ஆண்டு காலத்தில் அந்தக் கொள்கையை சரியாக நிறைவேற்றியிருக்கிறதா? தீவிரம் காட்டி அந்தக் கொள்கையை அமுல் செய்ததா? அந்தக் கொள்கையில் ஆர்வம் காட்டியிருக்கிறதா? என்றால் இல்லை. எனவே கடந்த 20 ஆண்டு வரலாற்றைப் புரட்டிப் பார்த்தால், முன்னால் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றிருந்த கட்சி முழுக்க முழுக்க பல முதலாளிகளின் தாழ்வாரத்தில் தங்களை வளர்த்துக்கொள்ள அந்தக் கொள்கையை பயன்படுத்தியதே தவிர, அந்தக் கொள்கையில் தீவிரம் காட்டவில்லை. 1948-ல் சென்னை நகரத்தில் போக்குவரத்து நாட்டுமையாக்கப்பட்டது. ஆனால், 1948-க்குப் பிறகு 1949, 1950, 1951 இந்த ஆண்டுகளில் நாட்டுமையாக்குகின்ற கொள்கையை காங்கிரஸ் வலியுறுத்தவில்லை. ஆனால், 1956-ல் குமரி மாவட்டம் சென்னையோடு இணைந்ததன் காரணமாக, அரசியல் நிர்வாகப் பந்தம் காரணமாக, ஏற்பட்ட சூழ்நிலை காரணமாக, குமரி மாவட்டப் பேருந்துகளை அரசே ஏற்கும் நிலை ஏற்பட்டது. காங்கிரஸ் ஆட்சியில் இரண்டாவது தேசிய உடமையாக்கும் கட்டம் 1956-ல் வந்தது. மூன்றாவது கட்டம் 1959-ல் சென்னை மாநிலத்திலிருந்து பெங்களூருக்கு அரசினர்

[திரு. ஆலடி அருணா]

[1968 மார்ச் 16]

பேருந்து விடத் தொடங்கினார்கள். இவற்றை நான் குறிப்பிடுவதற்குக் காரணம், தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை காங்கிரஸ் கட்சி படிப்படியாக நிறைவேற்றுவது என்பதை ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. மாறாக அந்தக் கொள்கையை ஊங்கித் தூங்கி நிறைவேற்றிக் கொண்டிருந்தது. அதை நிறைவேற்றுவதில் அக்கறை காட்டாமல், அதை நிறைவேற்றுவதில் ஆர்வம் காட்டாமல் இருந்து வந்திருக்கிறார்கள். இன்று பொறுப்பேற்றிருக்கிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்து, நாட்டிலே மாற்றத்தைக் காணவேண்டும் என்றும், அவர்களுடைய ஆதிக்கத்திலிருந்து பொருளாதார விடுதலை காணவேண்டும் என்றும், பொறுப்பேற்ற பின்பு நாட்டுடைமைக் கொள்கையில் தீவிரம் காட்டத் தொடங்கியது. ஆனால், காங்கிரஸ் கட்சியோ அவர்கள் ஆளுகையில் எந்தக் கொள்கை வலியுறுத்தப்பட்டதோ, எது தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டதோ, அவற்றை, காங்கிரஸ் ஆட்சியின்போது இருந்த குழுவின பரிந்துரைகளையும் செயல்படுத்தத் தவறியிருக்கிறார்கள், மறந்திருக்கிறார்கள், மறுத்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் இந்த மாமன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இன்றையதினம் குமரி மாவட்டப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் அளவிற்கு திட்டங்களை, சட்டங்களை உருவாக்கி வைத்திருக்கிறோம் என்றாலும், அந்த ஸ்திரியத்தை 1964-65-ல் பணியாற்றிய மதிப்பீட்டுக்குழு தன்னுடைய பரிந்துரையில் தெளிவுபடுத்தியிருக்கிறது.

“The Committee therefore recommends to the Government that all the routes in Kanyakumari district should be nationalised and taken over by the Madras State Transport Department as early as possible.”

என்று பரிந்துரை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சோஷலிஸம் பேசுகிற இந்த காங்கிரஸ் கட்சி கடந்த காலத்தில் இந்தப் பரிந்துரையைப் பின்பற்றவில்லை.

“The Committee strongly recommends that routes which exceed 75 miles should also be nationalised and Express Services thereon should be operated by the Madras State Transport Department.”

என்று 75 மைல்களுக்குமேல் ஓடும் பஸ் வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கவேண்டும் என்று 1964-லேயே குறிப்பிட்டிருக்கிறது. இவற்றை யெல்லாம் நான் மன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்குக் காரணம், காங்கிரஸ் கட்சிக்கு சோஷலிஸத்தில் நம்பிக்கை கிடையாது; நாட்டுடைமையில் நம்பிக்கை கிடையாது; வார்த்தை ஜாலங்களைக் காட்டி நாட்டிலே மக்களை ஏமாற்றி அரசியலை நடத்துவதிலேயே காங்கிரஸ் கட்சி அக்கறை காட்டி வந்திருக்கிறது. அதைத்தான் இவைகளை எல்லாம் குறிப்பிடுகிறது. கழகம் அரசுப் பொறுப்பை ஏற்றதன்பிறகு நாட்டுடைமையாக்குவதில் தீவிரம் காட்டி பஸ் வழித்தடங்களை தேசியமயமாக்குவதிலும் புதிய மார்க்கங்களில் அரசினர் பேருந்துகளை விடுவதிலும் அக்கறை காட்டியுள்ளது. ஆண்டுக்கு 10 சதவிகித பேருந்துகளை சர்க்கார் அதிகரிக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தின் கொள்கையாக இருக்கிறது. காங்கிரஸ் கட்சியின் ஆட்சி காலத்தில் 4 அல்லது 4.5 சதவிகிதம் தான் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தார்கள். ஆனால், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பிறகு 8 அல்லது 9 சதவிகிதம் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு அதிகமான பஸ்களையும், மேலும் அதிகமான பஸ்களையும் நாட்டுடைமையாக்கத் திட்டங்களை சர்க்கார் இன்றைக்கு ஏற்றிருக்கிறது. பல தொல்லைகளுக்கும் மத்தியில், பல சிரமங்களுக்கும் மத்தியில், பலவறு எதிர்ப்புக்களுக்கும் மத்தியில், இத்தகைய சாதனைகளை மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் புரிந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நாம், நல்லோரும், மற்றோரும் ஏற்பர்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. ஆலடி அருணா]

கொடுக்கப்பட்ட காலம் குறுகியது என்பதால் சிலவற்றை மட்டும் கோடிட்டுக்காட்ட விரும்புகிறேன். இந்த நிர்வாகத்தில் புதிய செலவினங்கள் வந்திருக்கின்றன. அகவிலைப்படி உயர்வு, நகரீட்டுப்படி, போன்ற வகைகளில் புதிய செலவினங்கள் வந்திருக்கின்றன. இவற்றையெல்லாம் சந்தித்தும், கடந்த காலத்திலிருந்து போன்ற இழப்பு ஏற்படாமல், நட்பம் ஏற்படாத வகையில் இந்த ஆண்டு அரசு நிலைமைகளை உருவாக்கியிருப்பதற்கு உண்மையிலேயே பாராட்டுகிறேன்.

ஒரே ஒரு பிரச்சினையைப் பற்றி மட்டும் இந்த மாமன்றத்தின் கவனத் திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இன்றையதினம் சர்க்கார் பேருந்துகள் வெறும் பேருந்துகளாக மட்டும் இல்லாமல் நடமாடும் குறள் மன்றங்களாக திருக்குறளையும், திருவள்ளுவர் திருவுருவத்தையும் தாங்கிச் செல்லுகின்றன. தமிழின் மீது உள்ள ஆர்வம், தமிழின் மீது உள்ள பற்றின் காரணமாக இந்தக் காரியத்தைச் செய்துக்கொள்ளுங்கள், நம் மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சரவர்கள். அதைக் கூட எதிர் வரிசையில் இருக்கும் காங்கிரஸ் நண்பர்கள் 'போக்குவரத்து' என்று இருக்கிறது, 'போக்கு வரத்து' என்று பிரித்துச் சொல்லி, யாரோ ஒரு பெண் பேருந்தில் ஏறி, டிக்கெட் வாங்கி, அது போவதற்கும் வருதற்குமா என்று கேட்டதாக பொறுப்பற்றமுறையில் முன்னால் பொறுப்பிலிருந்த ஒருவர் சொல்கிறார்; இன்னும் குறிப்பாக ஒரு நண்பர் விரைவு வண்டி என்பதை ஹெரு வண்டி என்று சொன்னதாகக் கூடச் சொல்லப்பட்டது. அவர்களுக்கு தமிழ் மீது எவ்வளவு பற்று இருக்கிறது என்பதையும் இது காட்டவில்லை; எவ்வளவு தூரம் அவர்களுடைய தரம் தலைகீழாகப் போய்விட்டது என்பதையும் காட்டுகிறது என்பதைக் கூறி, பேச வாய்ப்பளித்ததற்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இன்னும் பேசுவதற்கு 7 உறுப்பினர்கள் பெயர் கொடுத்தவர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகவே கொடுக்கும் நேரத்திற்கு மேல் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டாம் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

***திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் :** தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசக் கிடைத்த வாய்ப்பிற்கு நன்றி. பஸ்களை யெல்லாம் தேசியமயமாக்குவது என்பது ஏற்கனவே காங்கிரஸ் கட்சியின் சோஷலிஸப் பாணி சமுதாயம் என்கிற கொள்கை அடிப்படையில் ஆக்கப்பட்டது. ஆனால், இப்பொழுது அது இன்னும் சற்று தீவிரமாக்கப் பட்டிருக்கிறது. பஸ்கள் அத்தனையையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு தீவிரமாக நடத்தி வருகிறது. உண்மையிலேயே அதைப்பற்றிச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் அதைப்பற்றிச் சிறிது சிந்திக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏற்கனவே இருந்த அரசு நடத்திலே நடத்தியிருக்கிறது. இப்பொழுது லாபம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அப்படிச் சொல்லப்பட்டாலும் கூட, உண்மையிலேயே அத்தகைய லாபம் வராத என்பதுதான் கணக்கைக் கூர்ந்து பார்த்தால் தெரிகிறது. சாதாரணமாக தேசியமயமாக்கினால், அதனால், அரசுக்கு ஆதாயம் இருக்க வேண்டும். மக்களுக்கு வாய்ப்பு, வசதிகள் அதிகமாக வேண்டும். தொழிலாளிகளுக்கு நியாயமான போனஸ், சம்பள உயர்வு போன்றவைகள் கிடைக்க வேண்டும். ஆனால் இன்றைக்கு உள்ள நிலைமை என்ன என்பதையும் சிந்தித்துப்பார்க்க வேண்டும். தனியார் துறையைவிட நாம் கொடுக்கும் சம்பளம், படி இவைகள் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. மக்களுக்கும் கட்டணம் உயர்வு, வாய்ப்பு வசதிகளும் குறைவாக இருக்கிறது. தனியார் பஸ்களில் சாமான்களைப் போட்டுக்கொண்டு போகலாம். ஆனால் ஸ்டேட் பஸ்விலே கட்டணம் கட்டவேண்டும். பஸ்விலே ஏற்ற தனி ஆள்களும் வேண்டும். நான் இப்படி வருணிப்பது நானே அனுபவித்த அனுபவத்திலிருந்து சொல்கிறேன். அதோடு லாபமும் இல்லை என்று இந்தக் கணக்கிலிருந்து தெரிகிறது. அவற்றில் சிலவற்றை எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

[திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர்]

[1968 மார்ச் 16]

குறிப்பாக, இங்கே கணக்கில் ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஏற்பட்ட லாப நஷ்டம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1959-60-லிருந்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1960 முதல் 1964 வரை கொடுக்கப்பட்ட கணக்கில் தேய்மானத்திற்காக 17% ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது ஆனால், 1964-65-ல் கொஞ்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டது. அதன் விளைவாக அது 15.1% என்று குறைக்கப்பட்டது. மேலும் பின்னல் நஷ்டம் ஏற்பட்டதன் காரணமாக அது இன்னும் குறைக்கப்பட்டு 10% என்று ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே இருந்த வகையில் 17% என்றே வைத்திருந்தால் நஷ்டம் இன்னும் சற்று அதிகமாகவே இருந்திருக்கும். ரூ. 50 லட்சம் அல்லது ஒரு கோடி வரை போயிருக்கும். ஆகவே, லாபமும் குறைவு, சார்ஜ் அதிகம், மக்களுக்கு கிடைக்கும் புதிய வாய்ப்பு, வசதி இல்லை என்பதையெல்லாம் நாம் அறிவிக்கும். என்னுடைய கணக்கு தப்போதவரோ, அன்றொரு நாள் அமைச்சர் நன்றாக விளக்கமாகச் சொன்னார்கள். பம்பாயிலே தேசிய மாக்கியதில் நடம் கோடிக்கணக்கில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. நடம் குறையவில்லை. ஆந்திராவில் ஏற்பட்ட நடத்தைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டிய தில்லை. தேசியவுடமையிலிருந்து திரும்பவும் சில பகுதிகள் மாற்றப்பட்டிருக்கிறது. இப்படியெல்லாம் எங்கும் லாபமில்லாமல் இருக்கும் போது ஏன் இதைத் தொடர்ந்து செய்யவேண்டும் என்பதுதான் புரியவில்லை. அதிலும் நகரத்தில் நடக்கும் பல்களுக்கு நஷ்டம் தவிர்க்க முடியாது என்று ஏற்கனவே பல முறை சொல்லியிருக்கிறார்கள். தனியார் நடத்தும் பஸ் தொழிலில் நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும், இன்கம்-டாக்ஸ் வாங்காமல் விடுகிறார்களா? நிச்சயமாக லாபம் இல்லாவிட்டால் ஓட்டுவார்களா? ஓட்டமாட்டார்கள், விட்டுவிடுவார்கள் என்கிறார்கள். அவர்களுக்கு லாபம் வருகிறது என்று சொல்லும்போது, நாம் நஷ்டப்படும் காரணம் என்ன? நான் ஏதோ முதலாளிகளுக்கு வக்காலத்து வாங்கிக்கொண்டு, சுதந்திரக் கட்சியில் பேசுகிறேன் என்று நினைக்கவேண்டாம். எங்களுடைய கொள்கை உண்மையிலேயே “ஹெல்தி காம்பெடிஷன்” நேர்மையான போட்டி மனப்பான்மை இருக்கவேண்டும், குறைந்த செலவில் ஓட்ட வாய்ப்பு அளிக்கப்பட வேண்டும், மக்களுடைய அக்கறை, திறமை, ஊக்கம் இவை யெல்லாம் நல்ல முறையில் நாட்டுக்குப் பயன்படுத்தப்படவேண்டும், மக்களுக்கு வாய்ப்புக்களும், வசதிகளும் பெருக வேண்டும் என்பதுதான், வேறொன்றுமில்லை. ஆகவே, எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் ஆட்சி யாளர்கள், நடம் வரும் என்று நிச்சயமாகத் தெரிந்தும் அதைத் திரும்பத் திரும்பச் செய்வது வேண்டாத காரியமாகும்.

சால்பிற்குக் கட்டி யாதெனில் தோல்வி

துலையல்லார் கண்ணும் கொள்

என்பது வள்ளுவர் வாக்கு. நாம் ஒரு திட்டம் போடுகிறோம். அது நிச்சயமாக நடப்பதில்லை என்றால், அதை மாற்றிக்கொள்ளுவதுதான் நல்லதே தவிர மேலும் மேலும் வலிந்து அதையே மேற்கொள்ளுவது மிகவும் தவறான காரியம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அக்கறையும், திறமையும் உள்ளவர்களையெல்லாம் விடுத்து, அக்கறை இல்லாதவர்களை வைத்து வேலை வாங்குவதனால் பலவிதமான தொல்லைகள், பலவிதமான சங்கடங்கள் உண்டாகின்றன. உதாரணமாக, இரும்பு உருக்காலை போன்றவற்றை எடுத்துக்கொண்டாலும் கூட, பாடா ஸ்டீல் கம்பெனி லாபகரமாக ஓடும்போது, பிலாய், தூக்காபூர், ரூர்கோ போன்ற ஆலைகள் நடத்தவில்லை செய்யின்றன. தனிப்பட்டவர்கள் பல ஸ்தாபனங்களைத் திறம்பட நடத்தி அவர்களும் சம்பாதித்து, அரசாங்கத்திற்கும் வரிகள் மூலம் பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்களை கொடுத்துக் கொண்டு தான் வருகிறார்கள். அப்படிப் பல துறைகளில் பார்க்கும்போது, மிகக் கஷ்டமான நிலைமையில் அரசாங்கம் தன்னுடைய தொழில்களை நடத்தித் நடத்துவதன் காரணமாக, அதை ஈடுகட்டும் வகையில் மக்களுக்கு வரி போட்டுத்தான் தீரவேண்டும். உண்மையிலேயே அக்கறையும், திறமையும் உள்ளவர்கள் ஒழுங்காக வேலை செய்யும் வண்ணம் அவர்களை ஊக்குவித்து நல்ல முறையில் கண்காணிக்கும் ஆட்சியில்தான் பொது மக்களுக்கு வாய்ப்பும் வசதியும், வரிக் குறைப்பும் ஏற்படும். ஆகையால், நாம் ஏதோ

1968 மார்ச் 16] [திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர்]

செய்கிறோம் என்று பெருமைக்காகச் செய்துகொண்டு, நட்டத்தை உண்டாக்கி, அதை ஈடுகட்டுவதற்காக வரி போடுவதென்றால், அது ஒழுங்கான முறையில் அமைவதாக இருக்காது. கம்பர், நாட்டைக் காப்பாற்றுகிற முறையை வருணித்திருக்கிறார். 'வையகம் முழுவதும் வறிஞன் ஒம்பும் ஓர் செய்யெனக் காத்தினிது அரசு செய்கின்றன் தசரதன்' என்று கூறுகிறார். அதுபோல, சிறிய அளவில் ஒருவன் தனக்குரிய ஒன்றிரண்டு, நான்கு பல்களை வைத்துக்கொண்டு சிக்கனமாகச் செய்தால் லாபகரமாக நடத்துவான். நாட்டுக்கு லாபம், அவர்களிடமிருந்து நிரம்ப வரி வாங்கலாம், வருமான வரி மூலம் அரசாங்கத்திற்கும் வருவாய் கிடைக்கும். அது நாட்டுக்குப் பிரயோசனப்படும். போட்டி மனப்பான்மையைக் கெடுக்காத நிலையில் அரசு நன்றாகக் கண்காணித்து நாடு நல்ல முறையில் நலம்பெற ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பல இடங்களில் பல்களில் கட்டணம் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறது. முன்பெல்லாம் குறைவாக இருந்தது. இப்பொழுது பல பேர்கள் சொன்னார்கள். ஆளும் கட்சியில் உள்ளவர்களே கூடச் சொல்லுகிறார்கள். ஆகையால் அதைப்பற்றி நான் அதிகம் கூறவேண்டாம் என்று விட்டுவிடுகிறேன்.

மற்றும் பல கருத்துக்களைப் பலரும் தெரிவித்துவிட்ட காரணத்தால், நான் தெரிவித்த கருத்துக்களை மாத்திரம் வலியுறுத்தி, இத்துடன் என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

*திரு. டி.டி. எஸ். திப்பையா : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பட்டணங்களில் இருக்கக்கூடிய வசதிகள் கிராமப் பகுதிகளில் இல்லை என்பதைக் கவனத்தில் கொண்டு கிராமப் பகுதிகளுக்கு அதிகப்படியாக பல்களை விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

என்னுடைய மேட்புரப்பானையம் தொகுதியில் கிராமப் புறங்களில் அதிகப் படியாக மக்கள் இருப்பதால், விவசாயிகள், தொழிலாளிகள், வியாபாரிகள், பள்ளிக்குச் செல்லும் மாணவர்கள் அதிகப்படியாக இருப்பதால் அந்தப் பகுதிகளுக்குப் பல வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டும் என்று பஞ்சாயத்துக்களின் மூலமாகவும், பஞ்சாயத்து யூனியன்களின் மூலமாகவும் தீர்மானங்கள் போட்டு. கோரிக்கை அனுப்பியிருந்தும், நீண்ட நாட்களாக அது கவனிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. அந்தக் கோரிக்கையைச் சீக்கிரம் கவனத்தில் எடுத்துக்கொண்டு, அந்தப் பகுதிகளுக்குப் பல வசதிகள் உடனடியாகச் செய்துகொடுக்க அரசு ஆவன செய்யவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

டவுன் பல்கள் விடப்படுகின்றன. டவுன் பல்களில் உட்காருகிறவர்களுக்கும் நின்றுகொண்டு போகிறவர்களுக்கும் இத்தனை பேர்கள்தான் என்று நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருந்தாலும் நடைமுறையில் அது கடைப்பிடிக்கப்படுவதில்லை. காலேஜ் செல்லக் கூடிய மாணவ மாணவிகள் பல்களில் தொங்கிக்கொண்டு, உட்கார வசதி இல்லாமல் நின்று கொண்டும் மிகவும் அவதிப்பட்டு பயணம் செய்வதைப் பார்க்கிறோம். அந்த நிலை மாற வேண்டும். ஓரளவு ஜனத்தொகை அடிப்படையில் டவுன் பல்களை அதிகப்படியாக்குவதோடு, கிராமப் பகுதிகளுக்கும் டவுன் பல்களை இன்னும் ஐந்து மைல், பத்து மைல் என்ற அளவுக்கு நீட்டிக்கொடுப்பதற்குண்டான வழிவகையைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பட்டணத்திற்குப் பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய கிராமங்களில் பட்டணத்தில் வேலை பார்க்கக்கூடியவர்கள் குடி போவதைப் பார்க்கிறோம். காரணம், பட்டணங்களில் வசதிகள் இல்லை. வீடுகள் இல்லை, அரிசி, பருப்பு கிடைக்காத நிலை. அலுவலகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்களைல்லாம் பத்து, பதினைந்து, இருபது மைல்களுக்கு அப்பாலுள்ள இடங்களுக்கு தினசரி வேலைக்குச் சென்று வருகிறவர்களை கிராமங்களில் பார்க்கக்கூடும். அப்படியிருக்கும்போது, கிராம மக்களுக்கு எந்தவிதமான

[திரு. டி. டி. எஸ். திப்பையா]

[1968 மார்ச் 16]

நன்னெடியும் இல்லாமல், வெளியிலே பட்டணங்களிலிருந்து வரக்கூடிய வர்கள், பட்டணங்களில் வேலை செய்யக்கூடியவர்கள் இவர்களுக்கு மாத்திரம் அந்த பஸ் வசதி இருக்கிறதே தவிர, மற்ற பொதுமக்களுக்கு எந்தவிதமான ஒரு வசதியும் இல்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதே சமயத்தில், நீண்ட தூரம் இருக்கக் கூடிய பஸ்களையெல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்ட காரணத்தால், அம்மாதிரி பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அந்தக் கிராமப் பகுதிகளிலே செல்லக் கூடிய ரூட்களைக் கொடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் கொடுக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சில நண்பர்கள் வற்புறுத்தினார்கள். ஆனால், என்னைப் பொறுத்த வரையிலும், ஐந்து பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டு ஒரு நிர்வாகத்தை நல்ல முறையில் நடத்த முடியாது என்றுதான் சொல்வேன். பஸ் ரூட் கேட்கும் போது சில நிபந்தனைகளைக் கேட்கிறார்கள். ஒரக்கூடப் வசதி இருக்கிறதா, பஸ்களைக் கழுவவதற்கு தண்ணீர் வசதி இருக்கிறதா என்று இப்படி யெல்லாம் கேட்டு, அதையெல்லாம் செய்துகொடுத்தால்தான் பஸ் ரூட் கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லக்கூடிய நிலையைப் பார்க்கிறோம். ஐந்து பஸ் வைத்துக்கொண்டு இருப்பவர்கள் அதை விற்றுவிடலாமா என்று யோசிக்கும் நிலை உருவாகி இருக்கிறது. காரணம், கட்டுபடியாவதில்லை. ஐந்து பஸ் வைத்து நிர்வாகம் செய்வது என்பது கடுமையான காரியம். குறைந்தபட்சம் பத்து பஸ்களாவது ஒருவருக்குக் கொடுக்க வழிவகை செய்யவேண்டும். பத்து பஸ்களுக்கு மேலே வைத்திருப்பவர்களை வேண்டுமானால் ஏதாவது செய்துகொள்ளலாமெய்யாழிய, பத்து பஸ்கள் ஒருவர் வைத்துக்கொள்ள தட்டுத்தங்கல் இல்லாத நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

இந்த மாநிலத்தில் பேருந்துகளின் பணி எண்ணிக்கை 1967 மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் 861. அதிலே 1968 மார்ச் 31-ம் தேதி எதிர்பார்க்கப்படுவது 1,120. வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை 185. அன்றாடம் பயணம் செய்த பயணிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை 850,000. 1968 மார்ச் 31-ம் தேதி எதிர்பார்க்கப்படுவது 9 லட்சம். இந்த விவரங்களெல்லாம் ஆய்வுரையில் குறிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஜனத்தொகை அடிப்படையில் பஸ்களை அதிகப்படுத்தவில்லை என்பது இதிலிருந்து நன்றாகத் தெரிகிறது. ஒவ்வொரு பகுதியிலும் இருக்கும் நிலைமையை உத்தேசித்து, குறிப்பாக கிராமப் பகுதிகளில் இருக்கும் நிலைமையை அனுசரித்து, ஜனத்தொகை அடிப்படையில் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. ஏ. எம். ராஜா : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, ஆதரித்து, என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றையும் நான் கூற ஆசைப்படுகிறேன். புதிய அரசு பொறுப்பேற்று ஏறக்குறைய ஓராண்டு ஆகின்றது. இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் பஸ் வழித்தடங்கள்—குறிப்பாக 75 மைல்களுக்கு அதிகமாக உள்ள பஸ் வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ் வழித்தடங்களின் மூலம் வருமானம் அதிகரித்திருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய எல்லாவித முயற்சிகளையும் அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்களுடைய நன்முயற்சியினாலும், நடவடிக்கையினாலும் இன்று போக்குவரத்துத் துறையில் வருவாய் அதிகரித்திருக்கிறது. இதை நாம் பாராட்ட வேண்டும். இது போற்றப்பட வேண்டிய செயலாகும்.

அதே நேரத்தில், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் செலவு அதிகரித்து இருக்கிறது. அதுவும் குறிப்பாக நான் கூறுவது என்னவென்றால், டிரைவர்—கண்டக்டர்களுக்குச் செலவழிக்காமல், களார்க், ஆபீசர்கள் போன்ற வகையில் அபிமானிஸ்ட்ரேடிவ் எக்ஸ்பென்ஸஸ் என்ற வகையில் செலவு அதிகரித்து இருக்கிறது. 1966-67-ல் ஏறக்குறைய 21 லட்ச ரூபாய்தான் செலவாகிக் கொண்டிருந்தது. 1967-68-ல் நாம் செலவு

1968 மார்ச் 16]

[திரு. ஏ. எம். ராஜா]

செய்யும் தொகை ஏறக்குறைய 43 லட்சம் ரூபாய். பஸ் எண்ணிக்கை அதிகரித்திருக்கிறது. மூன்றில் ஒரு பங்குதான் அதிகரித்திருக்கிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் அலுவலகங்களில் வேலை செய்கின்றவர்களுக்காகச் செலவு செய்வது 100 பங்கு அதிகரித்திருக்கிறது. இதை டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் போன்றவர்களுக்குக் கொடுத்தால் கூட இன்னும் வருவாய் அதிகரிக்க வழி இருக்கிறது. ஆனால் அதற்கு மாறாகக் களார்க்குகள், ஆபீசர்கள் போன்றவர்களைத்தான் நாம் அதிகமாக நியமித்திருக்கிறோம். இதைக் குறைக்க வேண்டும். அரசாங்கம் பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கும் அதே நேரத்தில் நிர்வாகச் செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டும்.

மற்றொன்றை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 1967-68-ல் சில்லறைக் கடன் தொகை ஏறக்குறைய 67 லட்சம் ரூபாய் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. யார் யாருக்குக் கொடுக்கவேண்டும், இதுவரை ஏன் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மற்றும் டெம்பரரி அட்வான்ஸ் என்ற முறையில் ஏறக்குறைய 40 லட்சம் ரூபாய், சாமான்கள் சப்ளை செய்பவர்களுக்கு முன்பணமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சாமான்கள் கொடுத்த பிறகுதான் நாம் பணம் கொடுக்கவேண்டும். முன்பணம் கொடுப்பதைத் தவிர்க்க வேண்டும். முன்பணமாகக் கொடுத்தால், அவர்கள் நல்ல சாமான்களைக் கொடுப்பதில்லை. மேலும் குறிப்பிட்ட காலத்தில் சாமான்களைக் கொடுப்பதில்லை. நாம் கொடுக்கும் பணத்தை வைத்துக் கொண்டு வேறு உபயோகங்களுக்குப் பயன்படுத்தி வருகிறார்கள். ஆகவே, முன்பணம் கொடுக்கும் முறையை தவிர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மற்றொன்று; சென்னை போன்ற நகரங்களிலே ஸ்டேன்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. இது ஒரு நல்ல ஏற்பாடுதான். சென்னை போன்று கோவை, மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களிலும் ஸ்டேன்ட்ஸ் பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், தொழிலாளர்களுக்காக தொழிலாளர் ஸ்பெஷல் பஸ்களை தொழிலாளர்கள் மிகுந்திருக்கும் நகரங்களிலும், தொழிற்சாலை புதிதாக ஆரம்பிக்கும் இடங்களிலும் விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நாம் இந்த ஆண்டில், அதாவது 1966-67-ல் ஏறக்குறைய 44 லட்சம் ரூபாய்க்கு டயர் ட்யூப்கள் வாங்கியிருக்கிறோம். ஒவ்வோர் ஆண்டும் ஏறக்குறைய 50 லட்சம் ரூபாய்க்கு டயர் ட்யூப்கள் வாங்குகிறோம். நாம் இப்படிப் பணத்தைச் செலவுழிப்பதற்குப் பதிலாக, 'டயர் ட்யூப்-ஃபேக்டரி' ஒன்று ஆரம்பித்தால் நம்முடைய தேவைகளுக்குப் போக மீதியை வெளிமார்க்கெட்டில் விற்க வழிவகை செய்யலாம். மேலும் இத்தொழிற்சாலையை ஆரம்பிப்பதன் மூலமாக பலருக்கு வேலை வாய்ப்பும் அளிக்க முடியும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி டயர் ட்யூப் தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இத்தனையில் அதிகாரிகள், கிளார்க்குகள் போன்றவர்களுக்கு ஏற்படும் நிர்வாகச் செலவுகளைப் பெருமளவில் குறைப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையைப்பற்றி, நம்முடைய பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கும் இந்தப் புத்தகத்தில் நல்ல பல அம்சங்கள் இருப்பதை முறையாகக் கவனித்தேன். முதலாவதாக தனியார் துறையில் வேலையிழந்த 253 பேர்களை ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்ட்டில் வேலைக்கு வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டாவதாக லாங் ரூட்டுகளில் ஓடும் துரித பஸ்களில் மைலுக்கு 6 காசாக இருந்ததை 5 காசாகக் குறைத்திருக்கிறார்கள். இதற்காக இந்த மந்திரி சபையையும், முக்கியமாக இந்தத் துறை மந்திரியையும் பாராட்டுகிறேன். மூன்றாவதாக, 'சட்டசபை' பார்லிமெண்ட் மெம்பர்களுக்கு அரசாங்க பஸ்களில் கொஞ்சம் வசதி செய்து தரவேண்டும். 'இனாமாக டிக்கெட், ஒரு

[திரு. டி. எஸ். ஆதிமுலம்]

[1968 மார்ச் 16]

சீட்டையாவது மெம்பர்களுக்கு ஒதுக்கிக் கொடுக்க வேண்டும்” என்றெல்லாம் கேட்கலாமென்று நினைத்திருந்தேன். பல உறுப்பினர்களும் அதைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தத் துறையை ஏற்றிருக்கும் மந்திரி அவர்கள் தாமாகவே முன்வந்து சட்டசபை, பார்லிமெண்ட் மெம்பர்களுக்கு துரித பஸ்களில் சீட்டுகளை ஒதுக்கிக் கொடுத்திருப்பதைப்பற்றி ரொம்ப சந்தோஷப்படுகிறேன். இந்த மந்திரிசபையில் குறிப்பாக இந்த மந்திரி அவர்கள் அல்லும் பகலும் வேலை செய்துவருகிறார்கள் என்பது மெச்சத்தகுந்த விஷயம்.

மந்திரி என்று சொல்லும்போது, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ஒரு மந்திரி, மற்ற பஸ்களுக்கு வேறொரு மந்திரி என்று இருந்து வந்தது. இவர், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட், மற்ற தனியார் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் நிர்வகித்து வருகிறார். அதோடு, பொதுமராமத்து இலாக்காவையும் உள்ளடக்கிய மந்திரியாக இருப்பது சாலச்சிறந்தது. இதை நான் வர வேற்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, வழக்கமாக சுதந்திரா கட்சி சொல்லும் சங்கதிக்கு வருகிறேன். (சிரிப்பு) எல்லோரும் சிரிக்கிறார்கள். நாம் இருபது வருஷ காலமாக ‘நேஷனலைஸ் செய்ய வேண்டும், எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும்’ என்று சொல்லுகிறோம். இந்த ‘இசங்கள்’ எல்லாம் வந்து இந்த நாடு இப்பொழுது ‘டிவால்ட்யுவேஷனில்’ வந்து சேர்ந்திருக்கிறது. டெமாக்கரி என்று சொல்லும் தேசத்தில், நேஷனலைஸ் என்று அளவுக்கு மீறி பேசப்படுவது வேடிக்கையான விஷயம். நான் நான்கு நாட்களுக்கு முன் பத்திரிகையில் ஒரு செய்தியைப் பார்த்தேன். பார்லிமெண்டில் சர்க்கார் துறையிலுள்ள ஒரு தொழிற்சாலையைப்பற்றி ஒரு மெம்பர் பேசும் பொழுது, தொழிற்சாலையின் மூலம் கிடைத்த லாப நஷ்டம் எவ்வளவு? என்று கேட்டிருக்கிறார். அதற்கு உருக்குத் துறை மந்திரி அவர்கள், ‘72 கோடி ரூபாய் நஷ்டம்’ என்று பதிலளித்திருக்கிறார். அந்தத் தொழிற்சாலைக்குப் போடப்பட்டுள்ள மூலதனம் 950 கோடி ரூபாய். சர்க்கார் துறையில் 950 கோடி ரூபாய் மூலதனம் போட்டு நடைபெறும் தொழிற்சாலையில் நஷ்டம் 72 கோடி ரூபாய் வருகிறது. தனியார் துறையில் ஒருவர் 25 கோடி ரூபாய் மூலதனம் போட்டு ஒரு தொழிலை நடத்தினால் அதன்மூலம் வருஷம் ஒன்றுக்கு 50 கோடி ரூபாய்கூட சம்பாத்தியம் செய்துகொள்கிறார். இப்படியாக சர்க்கார் துறையிலுள்ள தொழிற்சாலையில் நஷ்டம் வருக் காரணம் என்ன என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். பொதுவாக வரி கொடுக்கும் மக்களுடைய பணம் ‘வேஸ்ட் ஃபுல் எக்ஸ்பென்டிச்சூராகப்’ போகாமல் பார்த்துக் கொள்வது ஒவ்வொரு வருடைய கடமையாகும். ஆனால் நமது நாட்டில் இது தலைகீழ் பாடமாக இருக்கிறது. இன்னும் டிவால்ட்யுவேஷன் வந்து இன்னும் பணம் வேஸ்ட் ஆகும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

‘நமது முதலமைச்சர் அவர்கள் அமெரிக்காவுக்குச் செல்லப் போகிறார்கள்’ என்ற செய்தியை நான் பத்திரிகையில் படித்தேன். முதலமைச்சர் அவர்கள் அமெரிக்காவுக்குச் சென்று பார்த்துவிட்டு வந்தவுடன் தான் இந்த மந்திரிசபைக்குள்ளே ஒரு மயக்கம் திரும் என்று நினைக்கிறேன். வெளிநாடுகளுக்கெல்லாம் சென்று வந்த நமது கல்வியமைச்சர் அவர்கள்கூட, அங்கு நடப்பவைகளை எடுத்துச் சொல்லவில்லையே என்று கவலையாக இருக்கிறது. அமெரிக்காவில் டெலிபோன் சிஸ்டம் கூட தனியார் துறையால் நடத்தப்பட்டு, சர்க்காருக்கு நல்ல பெயரை வாங்கித் தருகிறது. டெலிபோன் சிஸ்டம் அமெரிக்காவில் சிறப்பாக நடைபெற்று வருகிறது. தனியார் துறையில் நடத்துவதால் நாடு சுபிட்சமாக இருக்கிறது, ஒன்றும் கெட்டுவிடவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஒரு செய்தி என் நினைவிற்கு வருகிறது. ஓர் அமெரிக்கர் சோவியத் நாட்டிற்குப் போயிருந்தாராம். அங்கே ஒரு ஃபாக்டரியைச் சுற்றிப் பார்த்து வரும்போது சில கார்கள் வெளியே நிறுத்தப்பட்டிருந்ததைப் பார்த்து, ‘இவைகள் எல்லாம் யாருடைய கார்கள்?’ என்று கேட்டாராம். சோவியத் நாட்டுக்காரர் பதிலளிக்கும்போது, ‘இவைகள் எல்லாம் இந்த

1968 மார்ச் 16]

[திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம்]

ஃபாக்டரியில் வேலைசெய்யும் ஆபீஸ் மாணேஜர், பெரிய பெரிய உத்தியோகஸ்தர்களுடைய கார்கள் என்று கூறினாராம். பிறகு சோவியத் நாட்டில் இருந்து அவருடைய நண்பர் அமெரிக்க நாட்டுக்கு வந்தாராம். வந்து பார்த்தால் ஃபாக்டரியில் ஏராளமான கார்கள் நின்றன. என்ன இப்படி இருக்கிறது என்று கேட்குதற்கு உங்கள் நாட்டில் மாணேஜர்களுக்கு மட்டும்தான் கார்கள் இருக்கும். ஆனால் இங்கே ஒவ்வொரு தொழிலாளரும் கூடக் கார் வைத்திருக்கிறார்கள். அதனால்தான் ஆயிரக்கணக்கில் கார்கள் நிற்கின்றன என்று சொன்னாராம். சோவியத் நாட்டைச் சேர்ந்தவர் பிரமித்துப்போய்விட்டார். எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால் அமெரிக்க நாட்டைப்போல தனியார் துறையும் வளர்ச்சி அடையவேண்டும், சர்க்கார் துறையும் வளர்ச்சி அடையவேண்டும். அப்போதுதான் ஹெஸ்திகாம்பெடிஷனில் நல்லமுறையில் போக்குவரத்துத்துறை இயங்கும். நட்புத் தவிர்க்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எல்லோரும் அப்போதுதான் கேஷமமாக இருப்பார்கள். அப்படியிவ்வாறு சர்க்காரே எல்லாவற்றையும் தலையில் வாரிப் போட்டுக்கொண்டே போனால் நஷ்டம்தான் வரும். இப்போது சென்னை நகரப் போக்குவரத்தின் மூலம் 30 லட்சம் நஷ்டம் என்கிறார்கள். இன்னும் சில வருடங்களில் ஒரு கோடிக்கு மேலே கூட நஷ்டம் போய்விடும்.

இன்னொரு பெரிய ஆபத்து இருக்கிறது. எல்லாவற்றையும் நாட்டுடையாக்கிவிட்டால் யாரும் யாரையும் மதிக்கமாட்டார்கள்; டிசிபிளினே போய்விடும். தாங்கள் சர்க்கார் ஊழியர்கள் என்ற எண்ணம் வந்துவிடும். நாகர்கோவில்கூட 23-ஆம் தேதி ஸ்ட்ரைக் செய்யப்போவதாக சொல்லுகிறார்கள். இப்படி சர்க்காரிடம் முறையிட ஆரம்பித்துவிடுவார்கள். தனியார் களிடம் வேலை செய்கிறபோது சிறுசிறு குறைகளைக் கூட உடனுக்குடன் பேசி தீர்த்துவிட முடிகிறது. தீர்க்க முடியாததற்கு சர்க்காரிடம் பஞ்சாயத்துக்கு வர முடிகிறது. ஒரு தலைவர் ஒரு பறமொழி சொல்லியிருக்கிறார். மங்கை சூதகமானால் கங்கையில் நீரடலாம், கங்கை சூதகமானால் எங்கே போய் நீராடவது? அதுபோல நாட்டுடமை என்று சர்க்காரே எல்லாவற்றையும் தலையில் வாரிப் போட்டுக்கொண்டால் தகராறு என்கிறபோது யாரிடம் பஞ்சாயத்துக்குப் போவது? ஆகவே இந்த நாட்டுடமை என்கிற மனப்பான்மையை விட்டுவிடுங்கள். நமது முதல் மந்திரி அவர்கள் அமெரிக்கா போய்வந்தவுடனே மந்திரிசபையின் மனப்பான்மையே மாறிவிடும் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: முதல் அமைச்சர் அவர்கள் அமெரிக்கா போய்வந்தவுடன் ரஷ்யாவுக்கும் போக இருக்கிறார்கள். (சிரிப்பு.)

திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம்: அதுவும் நல்லதுதான். கம்பாரிடிவ் ஸ்டடி கிடைக்கும். ஆகவே நாஷனலைஸ் செய்வதை தயவுசெய்து அப்படியே நிறுத்தி வைப்பங்கள். எடுத்தவை இருந்து விட்டுப் போகட்டும். அதையும் கமர்ஷியல் முறையில் ஒரு கார்ப்பரேஷன் ஏற்படுத்தி நல்ல முறையில் லாபகரமாக நடக்க சட்டம் உண்டாக்குங்கள். இன்றைக்கு சர்க்கார் வரிப்பணம் நஷ்டமாகிறது. சர்க்கார் என்ன பஸ் நடத்துகிறது என்ற எண்ணம் மக்களிடம் ஏற்படுகிறது. அதேசமயம் தொழிலாளர்களும் டி. ஏ. போதவில்லை, போனஸ் கொடுக்கவில்லை என்று அதிருப்தி அடைந்து வருகிறார்கள். ஆகவே தேசியமாக்குவதையே விட்டுவிடுங்கள். திருநெல்வேலியில் இருந்து டி. வி. எஸ். பஸ் நூறு மைல் ஓடுகிறது என்றால் நீங்களும் விடுங்கள் நல்ல கம்பெடிஷன் இருக்கட்டும். வியாபாரத் துறையில் போட்டி மனப்பான்மைதான் இருக்கவேண்டும். Every pie of the taxpayer's money should be spent carefully. இடையிடையே இப்படி இங்கிலீஷில் சொல்வதற்கு எனக்கு ஆசையுண்டு. ஆகவே மன்னித்துக்கொள்ளவேண்டும். மேற்கொண்டு தேசவுடமையாக்குவதை விரிவுபடுத்த வேண்டாம். அதனால் சர்க்காருக்கும் நன்மை இல்லை பொது ஜனங்களுக்கும் நன்மை இல்லை.

சென்னையில் உள்ள பஸ்களில் ஒன்று பார்த்தேன். எல்லோருக்கும் திரிபில் ஆர்வம் உண்டு. அவையும் திராவிட மன்னேற்றக் கழகத்தவர்கள் என்றால் தமிழ் அவர்களிடமே குடியிருக்கிறது என்று சொல்லலாம்.

[திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம்]

[1968 மார்ச் 16]

தமிழுக்கு திருக்குறளே இருதயம் மாதிரி உள்ளது. ஒவ்வொரு பஸ்விலும் திருக்குறளைப் பொறித்திருக்கிறார்கள். எனக்கு திருக்குறளைப்பற்றி அதிகம் தெரியாது—இருந்தாலும் கடவுள் வாழ்த்து என்று ஒரு அதிகாரம் இருக்கிறது. அந்த திருக்குறள் அதிகாரம் எதுவும் பொறிக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. (மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: எழுதப்பட்டிருக்கிறது.) அப்படியானால் சரி. என் கண்ணில் படவில்லை. தவறாக இந்த மந்திரிசபையை கணக்குப் போட்டுச் சொல்ல வந்தேன். கடவுள் வாழ்த்துப் பகுதி திருக்குறளும் எழுதப்பட்டிருப்பதற்குச் சந்தோஷம்.

மேலும் ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றி ஒரு வார்த்தை. கிராமங்களில் அங்கே ரூட் வேண்டும், இங்கே ரூட் வேண்டும் என்கிறார்கள். எல்லாம் போட் காஸ்டிங் காணே, முன்னே இருந்தவர்களும் ரூட்டை விரிவுப்படுத்தினார்கள். நாமும் செய்கிறோம். ஆனால் ஒரு பஸ்ஸைக்கு, 50 சீட் கொண்டதற்கு பத்து வருடத்திற்கு முன் 1,500 ரூபாய் வரி என்றால் இப்போது 4,500 ரூபாய் என்று நினைக்கிறேன். பஸ் முதலாளி பக்கத்தில் இருந்தார் அவரைக் காணோம். அது சரியாகத்தான் இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இப்படி 3 மடங்கு தீர்வையை கூட்டியிருக்கிறோம். ஒரு ஜில்லாவில் முன்பு 400 பஸ்கள் இருந்தால் இப்போது 1400 பஸ்கள் ஒடுகின்றன. ஆலடி அருணை கேட்கிறார் என்று நானும் கூட ஆர். டி. ஓ. யிடம் கேட்டு ஒன்றிரண்டு வாங்கினேன். தகராறு வந்தால் சொந்த மாக்கிக்கொள்ள அமைச்சரிடம் வருகிறேன்.

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN: He is making an imputation against an hon. Member of this House. A Member should not make imputations.

திரு டி. எஸ். ஆதிமூலம்: மன்னித்துக்கொள்ளவேண்டும். அவருடைய முயற்சியை—மக்களுக்கு நல்லது செய்யவேண்டுமென்று எண்ணத்தை எடுத்துக்காட்ட சொன்னேன்.

மாண்புமிகு திரு மு. கருணாநிதி: சுதந்திராக் கட்சியினுடைய உதவித் தலைவர் அவர்களே கூட அப்படி ஆர். டி. ஓ. யிடம் சென்று கேட்டிருக்கக்கூடாது. அவரும் கேட்டதை வைத்துக்கொண்டு கொடுத்திருக்கக்கூடாது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட சிக்கலான நிலையை அவையில் கூறுவது சரியானது அல்ல.

திரு டி. எஸ். ஆதிமூலம்: ஆலடி அருணை அவர்களும் தவறான முறையில் வாங்கிக்கொள்ளவில்லை. நானும் தவறான முறையில் வாங்கிக்கொள்ளவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே இன்றைக்கு பஸ்கள் நிறைய நான்கு மடங்கு அளவில் பெருகி இருக்கின்றன. 60, 70 லாரிகள் ஒடிக்கொண்டிருந்த ஜில்லாவிலே இன்றைக்கு 600, 700 லாரிகள் ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றிற்காக தீர்வை, டாக்ஸ்களும் மூன்று மடங்கு பெருகியிருக்கிறது. இதன் மூலம் மோட்டார் வாகன வருவாய் 15 வருடத்திற்கு முன்னால் 1½ கோடியாக இருந்தது இன்றைக்கு 20 கோடி வருமானமாக வருகிறது. இவ்வளவு வருவதால் நம்முடைய ரோடுகளை, ஹைவேஸ் ரோடுகளையும் கிராமாந்திர ரோடுகளையும் சரிசெய்வதற்கு ஏராளமான தொகை ஒதுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏராளமான பஸ்கள், லாரிகள் போக்குவரத்து உள்ள ரோடுகளை நல்ல ரோடுகளாகப் போடுவதன் மூலம் ரோடு டிராபிக்கை நல்ல முறையில் அமைக்கவேண்டும். இதற்காக பணம் அதிகமாக ஒதுக்கவேண்டும். இதை அந்த மானியத்தில் நான் பேசவேண்டும் என்று இருந்தாலும் இந்த மானியத்திலே நான் அதை ஞாபகப்படுத்திக் கொள்கிறேன். இந்த முறையில் நீங்கள் எப்படியாவது ஏராளமான பணத்தை ஹைவேஸ் ரோடுகளுக்காகவும், கிராமாந்திர ரோடுகளுக்காகவும், யூனியன் ரோடுகளுக்காகவும் ஒதுக்கவேண்டும். பஸ் போக்கூடிய யூனியன் ரோடுகளை நல்ல

1968 மார்ச் 16]

[திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம்]

முறையில் சீர்திருத்த திட்டமிடவேண்டும். பஸ்கள் ரிப்பேரானால் ஏராளமான ஷேட் நஷ்டங்கள் பஸ் முதலாளிகளுக்கும் சர்க்கார் பஸ்களுக்கும் ஏற்படுகிறது. அதையும் தவிர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு நோம் அதிகம் இல்லாத காரணத்தால் நான் இத்துடன் என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கோரிக்கையின் மீது நான் பேசும் பொழுது தொழிலாளர் சம்பந்தமான பிரச்சனைகளை அமைச்சர் அவர்கள் அனுதாபத்தோடு கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசியல் நோக்கத்திற்காகவோ குழப்பம் விளைவிப்பதற்காகவோ தொழிலாளர்கள் முயற்சி செய்கிறார்கள் என்று பார்க்கலாகாது. அவர்கள் கோரிக்கைகளை அனுதாபத்துடன் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற பணியாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற சம்பளத்தை அவர்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். உதாரணமாக சென்னை கார்ப்பரேஷன் குப்பை லாரி டிரைவருக்குச் சம்பளம் 90 ரூபாய் என்று சொன்னால் அரசாங்க பஸ்களை ஓடுகின்ற டிரைவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 80 ரூபாய்தான் இருக்கிறது. இப்படி இருந்தால் அவர்கள் எப்படி வாழ்க்கை நடத்தமுடியும்? எட்டு வருட காலமாக எந்தவிதமான மாறுதலும் அடிப்படைச் சம்பளத்திலே இல்லை அதை மாற்றிக் கொடுங்கள் என்று கேட்கிறார்கள்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டம் கோளாவிற்கு அருகாமையில் இருக்கிறது. கோளாவில் உள்ள தொழிலாளர்கள் இங்கே வருகிறார்கள், இவர்கள் அங்கே போகிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒருவிதமான சம்பளமும், இவர்களுக்கு ஒருவிதமான சம்பளமும் இருக்கிறது; இதைப்பற்றிய குறைகளை யெல்லாம் திரு எம். சி. பாலன் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். இந்த அடிப்படையான குறையைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்களே தவிர குழப்பம் விளைவிக்கவேண்டுமென்பதால் அல்ல. நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடுமபொழுது சென்னைகளைச் சுற்றிச் செல்கின்ற பஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடினாலும் சமூகத்தில் உள்ளவர்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய அந்த நஷ்டம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். நஷ்டம் ஏற்படுவதால் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்யமுடியவில்லை என்று சொல்லாமல் சமூகத்திற்குச் சேவை செய்கிறார்கள், சமூகத்தினரின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்கிறார்கள் என்ற நிலையிலேயும் விலைவாசிகள் உயர்ந்திருக்கின்றன, வாழ்க்கைச் செலவு அதிகரித்துவிட்டது என்ற அடிப்படையிலேயும் அவர்களுடைய சம்பளத்தில் மாறுதல் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நஷ்டம் 60 லட்சமாக இருந்ததை 37 லட்சமாக ௪0 கட்டியிருக்கிறார்கள். அரைக் காசு கிலோ மீட்டருக்கு உயர்த்தும்பொழுது ஓரளவுக்கு வருமானம் அதிகமாகும் நிலை இருக்கிறது. ஆகவே அதை வைத்துக்கொண்டு இந்தப் பிரச்சனையைத் தீர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு உடனடியாக ஒரு இடைக்கால நிவாரணம் அளித்துவிட்டு அவர்களுடைய முழுக் கோரிக்கையையும் பரிசீலனை செய்ய ஒரு குழு அமைக்கவேண்டும். அதற்கான முன்முயற்சிகளை இப்பொழுதே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும், இதை மனிதாபிமானப் பிரச்சனையாக கவனிக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறையிலே நஷ்டம் ஏன் ஏற்படுகிறது என்று பார்ப்பதற்காக ஒரு ஆலோசனைக் கமிட்டி நியமிக்கப்போவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். தமிழ் நாட்டிலே ஒரு பழமொழி சொல்வார்கள், நண்டைச் சுட்டு நரியின் கையால் கொடுத்ததைப்போல் என்று, அப்படியில்லாமல் இதில் பஸ் முதலாளிகளையே போட்டுவிடாமல் அப்படிப்போட்டு தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கைக்கு இழுக்கு உண்டாக்காமல் சில தொழில் நிபுணர்களை மட்டும் போட்டு ஆலோசனை

[திரு. என். வரதராஜன்]

[1968 மார்ச் 16]

செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு தனியாக ஒரு குழுவும், தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகளைக் கவனிப்பதற்காக தனியாக ஒரு குழுவும் அமைக்கவேண்டும். தனியார் துறையிலிருந்து நாட்டுடமையாக்கும்பொழுது தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொள்ளுகின்ற முறையில் அவர்களின் திறமை முதலியவற்றைப் பார்த்து எடுத்துக்கொள்வதாக அமைச்சர் கூறினார். ஒரு முதலாளியிடமிருந்து இன்னொரு முதலாளி ஒரு தொழிற்சாலையையோ பஸ் தொழிலையோ வாங்கினால் அந்தத் தொழிலாளர்களையும் அவர்கள் அப்படியே எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அப்படி எடுத்துக்கொள்ளும்போது அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையிலே தனியார் துறையிலிருந்து வருகிறவர்களை எடுத்துக்கொள்ளுமாறு செய்யவேண்டும். 10, 20 வருஷம் வேலை செய்த தொழிலாளர்களை திறமை இல்லை என்று காரணம் காட்டி போகச் சொல்லிவிடுவதால் அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அப்படியில்லாமல் எல்லோரையும் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

லாரி விபத்துக்களைத் தடுப்பதிலே அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டும். அவற்றிலே கஷ்டங்கள் இருந்தாலும்கூட உயிர்களும் சொத்துக்களும் நஷ்டமடைகின்றன. இரவு நேரங்களில் தனியார் துறையில் ஒரேகின்ற வண்டிகளை சில மணி நேரத்திற்கு நிறுத்திவிட்டு பிறகு செல்கிறார்கள். ஆகவே டிரைவர்கள் தூங்குவதற்கு வசதி செய்து கொடுத்து சட்டத்தில் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அப்பொழுதுதான் இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்கமுடியும். ஆர். டி. ஓ. ஆபீசில் இன்றைக்கு ஊழல்கள் அதிகமாகியிருக்கின்றன. அதை எவ்வாறு சொல்வது என்று எனக்கு வார்த்தைகள் வரவில்லை. அதுவும் தடுக்கப்படவேண்டிய பிரச்சனையாக இருக்கிறது. பெர்மிட் இல்லாமல் சில பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருப்பது என்பது இந்த மா மன்றத்தின் விவாதத்திற்கு வந்துள்ளது நானும் பார்த்தேன். இரவு நேர பஸ் போக்குவரத்தைப்பற்றியும் யோசிக்கவேண்டும். திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி, திண்டுக்கல், சூரர், மதுரை-லோயர் கேம்பர் போன்ற ரயில் போக்குவரத்து இல்லாத இடங்களிலாவது இரவு நேரத்தில் பஸ் விட்டால் நலமாக இருக்கும் என்று கேட்டுக்கொண்டு கடைசியாக ஒரு கருத்தை மட்டும் சொல்லிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

தேசியமயமாக்குதல் என்ற கொள்கை பொதுவாக அங்கீகரிக்கப் பட்ட கொள்கையாக ஆகிவிட்டது. அதை எவ்வாறு சரியாக அமல் நடத்த வேண்டும் என்பதுதான் பிரச்சனை. அதைக் கைவிடுகின்ற பிரச்சனை கிடையாது.

19-வது நூற்றாண்டில் நிலப் பிரபுக்களிடமிருந்து தொழில் முதலாளிகள் சுதந்திரம் கேட்டார்கள். அன்று அவர்களுக்காக வாதாட சுதந்திரா கட்சி இருந்திருந்தால் நம்மால் புரிந்து கொள்ளமுடியும். இன்று முதலாளிகளை பாதுகாக்கும் கோஷம் கேலிக்குரியதாக மாறி விட்டது. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை விரைவாக, திறமையாக நிறைவேற்றவேண்டும் எனக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு நா. கிருட்டினன் : தலைவர் அவர்களே, பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவை முன் வைத்துள்ள போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து நான் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். முதலிலே இந்தத் துறையிலுள்ள பாராட்டுவதற்குரியவற்றைப்பற்றிக் கூற விரும்புகிறேன். இந்தத் துறையிலே அன்றாட வசூலை எடுத்துக்கொண்டால் 1966-67-இல் 1 லட்சத்து 50 ஆயிரம் ஆக இருந்தது. 1967-68-இல் 2 லட்சத்து 50 ஆயிரம் என்று சென்னை கிளையைப் பொறுத்தவரை உயர்ந்திருக்கிறது. நெடுந்தொலை சம்பந்தப்பட்டவரையில் 1966-67-இல் 46,000 ரூபாயாக இருந்தது. 1967-68-இல் 52,000 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. இது பாராட்டுக்குரியது. அதைப்போல் மொத்த வருவாயைப் பொறுத்தமட்டில் 1966-67-இல் விட

1968 மார்ச் 16]

[திரு. நா. கிருட்டிணன்]

1967-68-ல் 179.58 லட்ச ரூபாய் அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இதுவும் பாராட்டுக்குரியதுதான். இழப்புக் குறைப்பு என்ற வகையில் 1966-67-ல் 61 லட்சமாக இருந்ததை 37.35 ஆகக் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன் மூலம் 23.65 லட்ச ரூபாய் இழப்பை இந்த அரசு குறைத்திருப்பதற்காக நான் இஃத அமைச்சரவைவழிப் பாராட்டுகிறேன்.

அடுத்து, குரோம்பேட்டையிலும், ராணித் தோட்டத்திலும் இருக்கிற பட்டறைகளில் வண்டி மேற்பகுதிகள் கட்டுவதில் உற்பத்தித் திறன் பெருகியிருக்கிறது. குரோம்பேட்டையில் திங்களுக்கு 50 வண்டிகளுக்கு மேற்பகுதிகள் கட்டுவதற்கும், இராணித் தோட்டத்தில் திங்களுக்கு 15 வண்டிகளுக்கு மேற்பகுதிகள் கட்டுவதற்கும் வழிவகை செய்திருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன்.

போக்குவரத்து நெரிசலற்ற நேரங்களில், அதாவது பகல் 12 மணி முதல் 3 மணி வரையிலும் நீண்ட இடைவெளியில் வண்டிகளை விடுவது என்று திட்டமிட்டு நஷ்டத்தைக் குறைக்க வழி வகுத்திருப்பது பாராட்டத்தக்கது. நீண்டதொலைவு வண்டிகளில் இருக்கைகளை 35 ல் இருந்து 39 ஆக அதிகப்படுத்தும் முடிவெடுப்பது ஏறத்தாழ 55 சதவிகிதம் வண்டிகளில் மாற்றியமைத்திருப்பதும் பாராட்டுக்குரியதாகும். நாட்டுடைமையாக்குத் திட்டத்தின் காரணமாக வேலை இழந்த தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்கும் முறையில் 253 பேர் வேலையில் அமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் தமிழக அரசு தொழிலாளர் நல அரசாக எந்த வகையில் பணியாற்றுகிறது என்பதை எடுத்துக் காட்டுகின்ற வகையில் அகவிலைப்படி வீதத்தை உயர்த்திக் கொடுப்பதால் 19 லட்சம் ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும், நகர ஈட்டுப்படி கொடுப்பதால் 9 லட்சம் ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும், அவற்றைத் தர முன்வந்திருப்பது பாராட்டுதற்குரியது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பூரிப்பு ஊதியம் என்ற வகையில் ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 90 பெறுவதற்கு வழி செய்திருப்பது பாராட்டுக்குரியது. கைத்தறித் தொழில் நசித்து வரும் இந்நாளில் தொழிலாளர்களுக்குப் பயன்படுத்தும் நிகர அடைகள் கைத்தறித் துணியாகவே பயன்படுத்தவேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்ததற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

அறிஞர் அண்ணா நகரில் நடந்த உலகச் சந்தையில் அனைத்திந்திய உற்பத்தியாளர் சங்கத்திற்கு நஷ்டம் ஏற்பட்ட போதிலும்கூட மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள் அங்கு மூன்று அழகான பேருந்து வண்டிகளை விட்டதன் மூலம் அந்த வண்டிகளுக்கான செலவு போகலாபத்தை காட்டியிருப்பதற்காகப் பாராட்டுகிறேன். தனியார்களுக்குப் புதிய வழித் தடங்களைத் தருவது என்ற வகையில் காஞ்சிபுரம் வழியாக 32 புதிய வழித் தடங்களை இப்போது ஏற்படுத்திக் தந்திருப்பதற்காக என் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரக் கிளையைப் பொறுத்தவரை 1966-67-ம் ஆண்டில் 62.27 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நேரத்தில்கூட நான் மத்திய அரசைக் கறை கூறுவதற்காக மாண்புமிகு காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்கள் மன்னிக்கவேண்டும். மத்திய அரசின் சில நடவடிக்கைகள் காரணமாகத்தான் அந்த இழப்பின் ஒரு பகுதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. கடுவிலை மசல் எண்ணெயின் விலையை உயர்த்தியதால் 4.50 லட்சம் ரூபாய், டயர்கள், டியூப்புகள் ஆகியவற்றின் விலையில் ஏற்பட்ட உயர்வின் காரணமாக 7.77 லட்சம் ரூபாய், நாணய மதிப்புக் குறைப்பின் காரணமாக 5.10 லட்சம் ரூபாய் ஆக 17.37 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மத்திய அரசாங்கத்தின் கொள்கையின் காரணமாக நாம் இந்த நஷ்டத்தை ஏற்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். நகரப் பகுதியில் ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை ஓரளவு குறைப்பதற்கு நான் ஒரு யோசனை கூற விரும்புகிறேன். பிரயாண சட்டண நிலை மாறுவதற்கு முன்பாக ஏறி இருக்கின்ற பிரயாணிகளுக்கு டிக்கட் கொடுப்பதற்காக, அந்த நிலைக்கு

[திரு. நா. கிருட்டிணன்]

[1968 மார்ச் 16]

முன்னாலேயே வண்டியை நிறுத்தி டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். அதற்கு 10 நிமிடம், 15 நிமிடம் ஆனாலும் அவ்வளவு நேரமும் அந்த வலவர்கள் ஓடுகின்ற இயந்திரத்தை நிறுத்தாமல் அப்படியே ஓடுகின்ற நிலையிலேயே வைத்திருக்கிறார்கள். இதனால் டீசல் எண்ணெய் வீணாகிறது. அந்த முறையில் நடந்துகொள்ளக்கூடாது என்று அந்த வலவர்களுக்குக் கண்டிப்பான ஒரு உத்தரவைப் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கட்டண விசுதத்தை 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் 2½ காசாக மாற்றுகின்ற நேரத்தில் தனியார் துறைபில் ஓட்டு பவர்களும் அதைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்துமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் அவ்வாறு கட்டண விசுதத்தை மாற்றுகையில், காஞ்சிபுரத்தில் இருந்து சென்னைக்கு வருகின்ற வெவ்வேறு தூரமுள்ள மூன்று நான்கு வழித் தடங்களில் இரண்டரை காசு கட்டணம் என்று செய்யும்போது அதிலே வித்தியாசமல்லாமல் இருக்கச் செய்வது நலமாக இருக்கும் என்று கூற விரும்புகிறேன்.

நாட்டுடைமைக் கொள்கை மூலம் தனியார் துறை பாதிக்கப்படாமல் இருக்கிறது என்பதற்கு உதாரணம் காட்ட விரும்புகிறேன். 1966-67ல் 5395-ஆக இருந்த தனியார் துறை பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1967-68-ல் 5681-ஆக உயர்ந்திருக்கிறது, அதாவது 286 பேருந்துகள் அதிகரித்திருக்கின்றன.

இந்தத் துறையில் இழப்பைக் குறைக்க சில சீர்திருத்தங்களைக் கூற விரும்புகிறேன். அரசுப் பேருந்துகளில் பக்கவாட்டில் வண்டி செல்கின்ற வழி குறித்து பெயர்ப்புகை வைக்கவேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டு திரு ஆர். பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் பேச அழைக்கப்பட்டார்கள்.)

*திரு ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: தலைவர் அவர்களே, எங்கள் கட்சியின் பெயரால் கொண்டு வந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூறுவதற்கு முற்படுகிறேன். முதல் முதலிலே தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த ஸ்தாபனத்திலுள்ள கணக்கைப் பற்றி ஒன்றிரண்டைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டவரை இருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் தந்த ஆய்வுரையிலே நல்ல புள்ளி விவரங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள். ஸ்டேட்மென்ட்மூன்றிலே 1959-60 முதல் 1962-63 வரை இந்த நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்திலே லாபம் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. முதல் முதலாக நஷ்டம் 1963-64-ல் ஏற்பட்டிருக்கிறது 1963-64-ல் 28.09 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1964-65-லே 18.24 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1965-66-லே 14.39 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1966-67-லே 61 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1967-68-லே 37.35 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இந்த முறையிலே பார்க்கும்போது இந்தத் துறையானது ஆரம்ப காலத்திலே லாபம் காட்டி இருக்கிறது. ஆனால் மெல்ல, மெல்ல லிபேவாசிகள் உயர்ந்ததன் காரணமாகவும். வேறு பல காரணங்களினாலும் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாக, நகரத்திலே நடக்கின்ற இந்தப் பேருக்குவரத்துத் துறையிலேதான் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்தப் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து நாம் உணர்ந்து கொள்ள முடிகிறது. அதற்கு உதாரணமாக ஆய்வுரையில் பம்பாயில் நடக்கின்ற ஸ்தாபனத்தையும், கல்கத்தாவில் நடக்கின்ற ஸ்தாபனத்தையும், டெல்லியில் நடக்கின்ற ஸ்தாபனத்தையும் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். மேல் நாட்டிலே உள்ள ஸ்தாபனங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, குறிப்பாக, அமெரிக்க நாட்டிலே உள்ள ஸ்தாபனங்களில் இந்த மாதிரி சிடி சர்வீஸ்கள் சரியான முறையில் லாபமாக இயங்கவில்லை என்பதை நிபுணர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, இதைத்தான் முன்பு பெருமதிப்பிற்குரிய திரு வெங்கட்டராமன் அவர்கள் பலமுறை இந்த மனறத்திலே எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

1968 மார்ச் 16] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

அன்று எதிர்க்கட்சி வரிசையிலே இருந்த மாண்புமிகு எம்.எஸ். மணி போன்றவர்கள் எல்லாம் 'இந்த நிர்வாகம் சரியான முறையில் இயங்கவில்லை' என்றெல்லாம் குற்றம் சாட்டினார்கள். குறிப்பாக தொழிலாளர்களுக்குச் சரியான முறையில் ஊக்கம் அளிக்கவில்லை. தினப்படி கொடுக்கவில்லை என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். திரு. எம். எஸ். மணி அவர்கள் நாகரிகமில்லாத ஒரு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் விஜயம் செய்தபோது தொழிலாளர்கள் சார்பில் நாகர்கோவிலில் ஆற்றிய சொற்பொழிவை அவருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இன்று தினப்படியில் 10 காசு உயர்த்தியிருப்பதை பிச்சைக்காசு என்று எள்ளி நகையாடும் வகையில் ஒன்றும் சொல்லவில்லை. அரசாங்கத்திற்கு இன்று இருக்கும் நிதிநிலைமையில் பத்து காசு கொடுத்திருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் குறை காண வேண்டுமென்றே. இழித்தோ பழித்தோ சொல்லவேண்டுமென்பதற்காகவோ சொல்லவில்லை. ஆனால், பத்து காசு கொடுப்பது போதுமானதா என்பதை நிதானமாகச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். சென்னைக்கும் கன்னியாகுமரிக்கும் இடையே உள்ள தாரதம்மியத்தைப் பார்க்கும்போது, புள்ளிவிவர அடிப்படையில் கொடுப்பது போதாது என்பதைச் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே இன்று இருக்கிற வாழ்க்கைப்பருளினி அடிப்படையில் இருக்கிற தினப்படியை இணைக்கவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைப் பணிவோடு, பரிவோடு கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அந்தப் பகுதியில் உள்ள மக்கள் கேரளத்தில் உள்ள நிலைமையோடு தங்களுடைய நிலைமையை ஒப்பிட்டுப்பார்த்து மேற்கோள்களைக் காட்டுவதால் கேரளத்தின் மறுபடியும் சேர்ந்துவிடவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்களோ என்ற நிலையில் எடுத்துக்கொள்ளாமல் நல்லமுறையில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். நாகர்கோவிலில் தொழிலாளர் தலைவராக இருக்கக்கூடியவர் திரு. எம். சி. பாலன். தொழிலாளர் மத்தியில் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறவர். அன்னாருக்குத் தொழிலாளர்களைப் பற்றி நன்றாகத் தெரியும். அங்கிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, அவர்கள் எப்போதும் பல கோரிக்கைகளை பிரச்சினைகளை, நாம் மக்கள் மன்றத்தில் எடுத்துவைப்பதுபோல் அவர்கள் அதிகாரிகளிடத்தில் எடுத்துக் கூறுவது சாதாரணமாக நியதியாக இருக்கிறது. அதை நாம் சற்று ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டும். இன்று இருக்கிற நிலைமையில் அதற்கு ஏதாவது ஒரு முடிவு காணவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வருகிற 25-ம் தேதியன்று வேலை நிறுத்தம் செய்யப்போவதாக அவர்கள் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைக் காங்கிரஸ்காரர்கள் தூண்டிவிட்டார்கள். இதுசாரி கம்யூனிஸ்டுகள் தூண்டிவிட்டார்கள் என்ற பிரச்சினைக்குள் நுழையாமல் விஷயம் சரிதானா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

அந்தப் பகுதியில் தேசியமயமாக்கப்பட்ட நிறுவனம் இது ஒன்றுதான் இருக்கிறது. ஆகவே ஸ்டரைக் ஏற்படுமானால் மக்களுக்கு எவ்வளவு இன்னல்கள் ஏற்படும் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அங்கு தனியார் துறையில் வழித்தடங்கள் இயங்கவில்லை. ஒன்றிரண்டு பேர்களுக்குத்தான் சிறிய ஸ்டர்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே ஒரு ஸ்டரைக் ஏற்படுமானால் அதனால் விபரீதமான விபத்துக்கள் ஏற்படும் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். அங்கு இரண்டு தொழிலாளர்கள் சங்கம் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஒரு தொழிற் சங்கம் இந்த ஸ்டரைக் வேண்டாம் அதைத் தவிர்ப்பதற்கு நாங்கள் அரசாங்கத்தோடு ஒத்துழைப்பதற்குத் தயாராயிருக்கிறோம் என்று சொல்லக்கூடிய அளவில் இன்று தொழிலாளர்களிடையே ஒற்றுமை குலைந்த ஒரு மனப்பான்மை அங்கு இருக்கிறது. ஆகவே இந்தத் தொழிலாளர் பிரச்சினையை நல்ல முறையில் அணுகிப் பார்க்கவேண்டும். இதைக் கட்சி மனப்பான்மையோடு பார்க்காமல், இது அந்தப் பகுதி மக்களின் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை என்று பார்த்து அதற்கு ஒரு தீர்வு காணவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முக்கூட்டு மாநாடு நடந்ததாகக் கேள்விப்பட்டு மகிழ்ச்சி அடைந்தேன். இன்னும் வேண்டுமானால் அது தொழிலாளர் தலைவர்களையும், இலாகா

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1968 மார்ச் 16]

தலைவர் அவர்களையும் லேபர் இலாகா அதிகாரிகளையும், பெரியோர்களையும் அழைத்து அதற்கு ஒரு தீர்வு காண்பது என்பது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். கன்னியாகுமரியில் இருக்கிற நிறுவனத்தில் ஏன் நஷ்டம் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது என்று தொழிலாளர்கள் பேசிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இது 20-ம் தேதி நடந்த ஊாவலத்தில் காங்கிரஸ்காரர்கள் எழுப்பிய கோஷம் அல்ல என்பதை மாண்புமிகு அங்கத்தினர் திரு. பாலன் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். இந்த ஸ்தாபனத்தில் இழப்பு ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த இழப்பைத் தவிர்க்க 1968-69-ல் 8 லட்சம் ரூபாய் லாபம் எதிர்பார்ப்பதாக, சிட்டி சர்வீஸில் எதிர்பார்ப்பதாக கணக்கில் கொடுத்திருப்பதாக எனக்கு முன் பேசிய திரு. காசிராமன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதில் 45 லட்சம் ரூபாய் ஆப்பரேஷன் சார்ஜஸ் என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. நம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக்கொண்டேயிருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஆப்பரேஷன் சார்ஜஸ் பெர் மைலேஜ் இன்னும் குறைந்தபாடில்ல. இப்போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி அல்லது ட்யூப், டயர், எண்ணெய் என்று எதை எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி, அப்பொருள் களின் விலை குறைந்தபாடில்ல. இந்நிலையில் இந்த ஆப்பரேஷன் சார்ஜஸில் குறைவு ஏற்படுமா என்பதுபற்றி அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு விளக்கம் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த எட்டு லட்சம் ரூபாய் எப்படி லாபம் வரும் என்பதைப் பற்றியும் அவர்கள் சற்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இன்னொரு விஷயம், இந்த ஆய்வுரையில் ஒன்றும் பக்கத்தில்

“Average collections per day as on 31st March 1967 are Rs. 1,50,000.”

என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது அதேதடையாக,

“Average collection per day as on 31st March 1968 (anticipate) is Rs. 2,50,000.”

என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

“Average number of passengers carried per day as on 31st March 1967 is 8,50,000 and as on 31st March 1968 (anticipated) is 9,00,000.”

என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தக் கணக்கைப் பார்க்கும்போது, 50,000 பேர்கள் பக்கமாகப் பிரயாணம் செய்வார்கள் என்று எதிர்பார்க்கப்படுவது குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கல்கஷன் ஒரு லட்சம் ரூபாய் அதிகஅதி இருக்கும் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: சராசரி கணக்கு என்றுதான் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள் சரிவர 2க்குதால் புரியும். 8,50,000 என்பது 9,00,000 என்றால் 50,000 தாலே வேதிதியாசம் என்று கேட்கிறார்கள். சென்னையோடு இணைக்கப்பட்டு லைனில் 203 பேருந்துகள் அதிகமாகும்போது, அதையும் சேர்த்துத் தாக்கு வகுக்க வேண்டும். அப்படி வகுக்கும்போது 50,000 என்பது பக்கமாகத் தெரியும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: வருவாயையும் அதில் சுட்டிக்காட்டப் பட்டிருப்பதையும் மதிப்பீடு என்று உணர்ந்துதான் கூறினேன். அமைச்சர் அவர்கள் அளித்த விளக்கத்திற்கு நன்றி. நாட்டுமையாக்குவதில் காங்கிரஸ்காரர்கள் திங்கு செய்துவிட்டார்கள். முன்பிருந்த அரசாங்கம் ஒன்றுமே செய்யவில்லை என்று எனக்கு முன் பேசிய ஆளும் கட்சி அங்கத்தினர் திரு. ஆலடி அருணா அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள் விவாதத்துக்குரிய பிரச்சினையாக்க நான் வரவில்லை.

தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்பதில் காங்கிரஸ் கட்சிக்கு எந்தவிதமான மாற்று அபிப்பிராயமும் இல்லை. ஆனால் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த ஸ்தாபனத்தின் நிர்வாகம் சரியான முறையில் நடக்கிறதா என்பதை ஆய்ந்து பார்க்க வேண்டும். பொதுப் பணத்தில் விரயம் ஏற்படக்கூடாது. லாப நஷ்டக் கணக்கைப் பார்க்கிறபோது இதை ஒரு

1968 மார்ச் 16]

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

இன்றியமையாத ஸ்தாபனம் என்பதை உணர்ந்து இதை ஒரு பப்ளிக் டிபார்ட்மென்ட் சர்வீஸ் என்ற முறையில் பார்க்க வேண்டுமே தவிர, லாப நஷ்டத்தை அதிகமாகப் பார்க்க வேண்டிய தேவையில்லை. ஆனால் இப்படி அதிகமாக ஏற்படக்கூடாது காங்கிரஸ் ஆட்சியின்போது 61 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டுவிட்டது என்று ஒரு அபாண்டமான பழிமைச் சமத்தினர்கள். உண்மையிலே என்ன என்று பார்க்க வேண்டும். அதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. அதில் ஒரு காரணம் டீவால்டு வேஷன். அப்போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், என்னென்ன இவற்றின் விலை கூடியது. இது அமைச்சர் அவர்களின் ஆய்வுரையிலேயே எடுத்துக்கூறப் பட்டிருக்கிறது. அப்படி கூறப்பட்டிருந்தும் கூட ஏதோ வேண்டுமென்றே பழி சமத்தவேண்டுமென்று இந்த மாதிரிச் சொல்வது சரியல்ல. அடுத்த படியாக, நான் வேறு சில காரியங்களைப்பற்றிக் கூறவேண்டும் என்று நினைக்கிறேன். சென்னை மாநகரில் ஃபார்கோ வெகிகிள்ஸ் வாங்கினதாகவும் அவை சரியான முறையில் இப்பங்களில்லை என்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வண்டிகள் எத்த அதிகாரியின் பரிந்துரையின்மீது வாங்கப்பட்டது என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். ஹெவி ட்யூட்டி வெகிகிள்ஸ்ஸைத் தான் சாதாரணமாக இந்தமாதிரி நகரங்களில் போடுவது சிறப்பாக இருக்கும்.

குறிப்பாக டவுன்களில் அதிகப்படியான ஜன நெரிசல் இருக்கும் போது அடிக்கடி நிறுத்தவேண்டியிருக்கிறது. கியர் சேஞ்ச் செய்யவேண்டியிருப்பதால் 137 மைல்தான் ஓட முடிகிறது என்று இதில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. 147 மைல்கள் என்ற அளவில் ஓட்டினால் இது வயபின் யூனிட்டாக இயங்கும் என்றும் கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே நாம் என்னென்ன வெகிகிள்ஸ்ஸை வாங்க வேண்டும் என்பதை ஒரு நிபுணர் குழுவிடம் விடவேண்டும். பொதுவாக ஹெவி ட்யூட்டி வெகிகிள்ஸ் இருப்பது துரித வண்டிகளுக்கானாலும் சரி.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இப்போது இவ்விலாகாவால் லேண்டிங், பென்ஸ் வண்டிகளைத் தவிர வேறு எந்த வண்டிகளும் வாங்குவதில்லை என்று தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 130 பழைய ஃபார்கோ வண்டிகள் இருக்கின்றன. அவை தீர்ந்த பிறகு அதை வாங்குவதாகயில்லை.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் கூறியதற்கு நான் மட்டற்ற மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். இந்த இலாகா சீரும் சிறப்புமாக அன்னாநிதி நிர்வாகத்தில் இருந்துவருவதைக் காணும் போது மகிழ்ச்சி ஏற்படுகிறது. நான் எதிர்க்கட்சித் தரப்பில் இருப்பதால், ஃபார்கோ வாங்குவதுபற்றிக் கூறும்போது நான் உள்நோக்கம் ஒன்றும் கற்பிக்கவில்லை என்பதை தெளிவாகக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 1966-67-ல் ஆய்வுரேஷனல் எஃபிஷியன்ஸி 90 சத வீதம் இருந்தது. 67-68-ல் 87 சதவீதம் ஆகியிருக்கிறது என்று அறிக்கையில் எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். இந்த இலாகாவின் கீழ் ராணிக் கோட்டத்தில் ஒரு பணியை இருக்கிறது; மத்திய பணியை ஒன்று இருக்கிறது. இந்த நிர்வாகத்தில் இருப்பவர்கள் பழுது பார்ப்பதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குகிற அளவில் பலவித கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. வேண்டிய நேரத்தில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பதில்லை. ஒரு வண்டியில் ஒரு பாகம் பழுதுபட்டுவிட்டால் அந்தப் பாகத்தை உடனடியாகப் பொருத்துவதற்குப் போதிய சாவகாசம் கிடையாது. தொழிலாளர்களிடையே ஓரிரு ஆண்டுகள் செயலாற்றியவன் என்ற முறையில் கூறுகிறேன். ஒரு பழுதுபட்ட பாகத்தைப் பொருத்த ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சில வேளைகளில் அங்குள்ள ஸ்டோர்க்களில் இல்லை என்ற குறை இருக்கிறது. இந்தக் குறைகள் நீக்கப்படவேண்டும். ஆகவே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் பஸ்க்காக வாங்கிவைத்து உரிய நேரத்தில் அவற்றைக் கொண்டு செல்வதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். நாகர்கோவிலில் நடக்கும் சர்வீஸைப் பாக்கும்போது அங்கு அதிகமான பரேக் டௌன்ஸ் ஏற்படுகின்றன.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

[1968 மார்ச் 16]

பிற பகல் 2-00 கழிந்த பிப்ரவரி மாதம், 200-க்கும் மேற்பட்ட பிரேக் டௌன்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இம்மாதிரி பிரேக் டௌன்கள் அதிகமாக ஏற்படுவதால் பொதுமக்களிடையே ஒரு விதமான தப்பான அபிப்பிராயம், மனப்பான்மை ஏற்படுகிறது. ஜனங்கள் சொல்வார்கள். ஆட்சியின் கொள்கையால்தான் பஸ்கள் நன்றுவிடுகின்றன என்று. இது சரியல்ல என்று நமக்குத் தெரிந்திருந்தாலும் கூட அதை நல்லமுறையிலே கவனிக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

தேசிய உடைமையாக்கியிருக்கின்றது நாகர்கோயிலில். இதை நாங்கள் பாராட்டுகிறோம், வரவேற்கிறோம். இதற்காக நாங்கள் முதலாளிகளுக்காகவும், ஆலை அரசர்களுக்காகவும் வக்காலத்து வாங்கிப் பேச வரவில்லை. தேசியமயமாக்கப்பட்டதால் ஒரு சிலர் இன்னும் வேலையிழந்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் துரிதமாக வேலை வழங்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்வது என்னுடைய கடமையாகும். குறிப்பாக ப்யோனியர் நிறுவனத்திலிருந்து வேலையிழந்தவர்கள், எஸ்.ஐ. ஆர். அவுட் ஏஜென்ஸியில் வேலையிழந்தவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்த நபர்களையும் இந்த இலாக்காவின் கீழ் தகுந்த வேலையில் அமர்த்த வேண்டுமென்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நீண்டதூர பஸ்களிலே நமது அமைச்சரவர்கள் மகிழ்ச்சிக் குரிய ஒரு காரியத்தைச் செய்திருக்கிறார்கள். அதாவது 5-வது எண், 6-வது எண்ணுள்ள இரண்டு ஸ்டீட்களும் பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் பஸ் புறப்படுவதற்கு ஒரு மணி நேரம் வரை ஒதுக்கிவைக்கப்பட்டிருக்கும் என்றார்கள். இவ்வாறு 5-வது எண், 6-வது எண் உள்ள ஸ்டீட்களை பாராளுமன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு ஒதுக்கியிருப்பது சிறப்பான காரியம். இன்னொன்றையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கோராலிலே, அவர்கள் நடத்துகின்ற பஸ் டிரன்ஸ்போர்ட்டிலே எங்கு வேண்டுமானாலும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் செல்வதற்குப் பாஸ் இருக்கிறது. இவ்வாறு செய்வது கஷ்டமாயிருந்தாலும், கார் இல்லாத சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்கள் தொகுதியைச் சுற்றிப் பார்த்து வருவதற்குச் சிறந்ததாக இருக்கும். என்போன்ற உறுப்பினர்கள் அடிக்கடி பிரயாணம் செய்யக்கூடியவர்கள். எனக்குச் சலுகை தரவேண்டுமென்ற முறையில் சொல்லவில்லை. தொகுதியைச் சுற்றிப் பார்த்து வர சிறப்பாக இருக்கும். ஆகவே, அவ்வாறு பாஸ் வழங்க முடியுமா? என்பதைச் சுற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். நீண்டதூர பஸ்களிலே இந்தச் சலுகையை அளிப்பதனால் பெரிய இழப்பு ஏற்படாது என்று கருதுகிறேன். இவ்வாறு செய்வதால் ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் நீண்ட நெடுந்தூரம் யாத்திரை செய்வார்கள் என்று நான் கருதவில்லை. நாங்களெல்லாம் பட்டனத்திலே குடியிருக்கின்றவர்கள். ஆனால் எங்கள் தொகுதியிலே கிராமப்புறங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக எங்கள் கிராமப்புறங்களுக்குப் போகவேண்டுமானால் இம்மாதிரி வசதி செய்ய வேண்டும். நெரிசலில் ஏறும்பொழுது சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை அங்கிருக்கின்ற திரவாளிகளுக்குத் தெரியாது. அப்பொழுது பஸ்ஸில் ஏறுவதற்குப் பல சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே நாங்கள் பஸ் ஏறிச் செல்வதற்கு அதாவது விதிமுறைகள் செய்யமுடியுமா என்பதை அரசாங்கம் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

நீண்ட நெடுந்தூர பஸ்கள் பற்றி இப்பொழுது கணக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது. ஒவ்வொரு நாளும் சராசரியாக 23,000 நபர்கள் பிரயாணம் செய்தவர்கள் 1967 மார்ச் மாதம் 31-ஆம் தேதி முடிய என்று கணக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது. 31 மார்ச், 1968-இலே 23,700 நபர்கள் யாத்திரை செய்யப்போவதாக எதிர்பார்க்கப்படுகிறது என்று சொல்லப் படுகிறது. வருவாயைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்பொழுது முதல் தரப்பிலே 46,000 ரூபாய் என்றும், 2-வது தரப்பிலே 52,000 ரூபாய் என்றும் கூறப்படுகிறது. அதாவது சுமார் 6,000 ரூபாய் அதிகமாக வருவாய் வருமென எதிர்பார்ப்பதாகச் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால்

1968 மார்ச் 16]

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

டிரிப்புகளைப் பார்த்தால் 31 மார்ச் 1967-லே 154 டிரிப்புகள் இப்பொழுது திட்டமிடப்பட்டிருப்பது 171 டிரிப். இம்மாதிரி கணக்குப் பார்த்தால் இவ்வளவு பெரிய வருவாய் வரக்கூடாது என்பதைச் சற்று ஆராய்ந்து பார்க்கவேண்டும். ஒருவேளை நீண்ட தூர பல்களிலே அதிக இழப்பு ஏற்படாது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டத்தான் இதை எடுத்துக் கூறியிருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஆகவே அதையும் பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டவனாகியிருக்கிறேன்.

மூலதனச் செலவு பற்றி இந்த அறிக்கையிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1966-67-இல் மூலதனம் 201.15 என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறது. 1967-68-இல் 152.98 என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. சுமார் 49 இலட்சம் மூலதனச் செலவிலே குறைவாகக் காணப்படுகிறது. தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை உடையவர்கள் இந்த மூலதனச் செலவிலே ஏன் குறைவாக ஒதுக்கவேண்டுமென்பதைத் தயவுசெய்து விளக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

கன்னியாகுமரி நகரத்திலே 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட தொலைவுள்ள வழித்தடங்களை தேசியமயக் கொள்கையால் அரசாங்கம் கைப்பற்றியிருக்கிறது. இதேபோல் இந்தக் கொள்கையை ஏனைய பகுதிகளுக்கும் விரிவுபடுத்தச் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்வது என் கடமையாக இருக்கிறது. இம்மாதிரி விஸ்தரித்துக்கொண்டு போவதற்கு இன்னும் அதிகமாக இழப்பு ஏற்படாத முறையில் வழிவகைகளைக் கண்ட பிறகு மற்றப்பகுதிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பது என் துணிச்சலான கருத்து.

தொழிலாளர்களைப் பெருமூலத்த வரையில் சில கூறவேண்டுமென்று கருதுகிறேன். கண்டக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னதாக சம்பள விநிதம் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இன்று படிக்கெல்லாம் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இல்லை என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் அன்று கொடுத்திருக்கும் சம்பள விநிதம் இன்றிருக்கும் வாழ்க்கைத் தரத்திற்கு ஒவ்வாது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டுகிறேன். எனவே அவர்களுக்குக் குறைந்தபட்சம் ஏதாவது சம்பளத்திலே உயர்த்திக் கொடுக்க முடியுமா என்பதை ஒரு நிபுணர் கமிட்டி மூலம் இல்லா விட்டாலும் அந்த இலாக்கா மேலிட்ட உத்தியோகஸ்தர்களைக் கொண்டுவந்து ஆராயவேண்டும். இம்மாதிரி ஊக்கம் அளித்தால் தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையில் வேலை செய்வார்கள். சமீபத்தில் மண்டக்காடு என்ற ஊரில் திருவிழா வந்தது. அந்தத் திருவிழாவிற்கு இந்த இலாக்காவிலிருந்து பல ஸ்பெஷல் பல்கள் விட்டார்கள். ஆனால் இந்த நிர்வாகத்திலே ஈடுபட்ட தொழிலாளர்களுக்கு ஓவர் டைம் வேஜஸ் கிடைக்கவில்லை என்று பலரும் என்னிடம் வந்து எடுத்துச் சொன்னார்கள். கேரளாவிலே அந்த இலாக்காவிலேயுள்ளவர்களுக்கு ஓவர் டைம் வேஜஸ் கொடுக்கிறார்கள். நமது இலாக்காவிலே செயல்படுபவர்களுக்கு ஓவர் டைம் வேஜஸ் இல்லை என்ற குற்றச்சாட்டை அன்று எடுத்துக் கூறினார்கள். இதற்கு ஏதாவது பரிகாரம் காண முடியுமா என்று ஆராய வேண்டும்.

இப்பொழுது பஸ்விலே பிரயாணம் செய்பவர்களைச் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் வந்து பார்ப்பது பெரும்பாலும் கிடையாது. அவ்வாறு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் வந்து செக் செய்யாததால் பெரிய இழப்பு ஏற்படுகிறது. நான் பல தடவைகளில் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்திருக்கிறேன். அப்பொழுதெல்லாம் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வருவது மிகவும் அரிதாக இருக்கிறது. உடனடியாக ஒவ்வொரு ஈட்டிலும் செல்லும் பஸ்களைக் கண்காணிக்க அதிகமாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போடுவது சிறந்த வழியாக இருக்கும். அவ்வாறு செய்தால் கள்ளத்தனம் செய்வதற்குத் தடையேற்படும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

[1968 மார்ச் 16]

அடுத்தபடியாக, 'ஃபேர் ஹிஸ்டம்' பற்றி ஓரிரு கருத்துக்களைக் கூற வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். ஏப்ரல் 1, 1964-இலிருந்து இருந்த நிலை, துரித வண்டிகளிலே சமவெளிப் பகுதிகளுக்கு ஒரு மைலுக்கு 5 காசு என்றும் மலைப்பகுதிகளுக்கு 10 காசு என்றும் இருந்தது. அதற்குப் பிறகு 1, ஜனவரி 1966-இலிருந்து சமவெளிப்பகுதிக்கு 5 பைசாவாக இருந்ததை 6 பைசாவாகவும், மலைப்பகுதிக்கு 10 பைசாவாக இருந்ததை 12 பைசாவாகவும் கூட்டினார்கள். அவ்வாறு செய்து ஏதோ இழப்பு அதிகமாக ஆவதைத் தவிர்க்கலாம் என்று நடவடிக்கை எடுத்திருந்தார்கள். ஆனால் அவ்வாறு செய்த பிறகு பிரயாணிகள் அதிகமாக யாத்திரை செய்யவில்லை என்பதால் 1967-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ஆம் தேதியிலிருந்து 6 பைசாவை 5 பைசாவாகவும், 12 பைசாவை 10 பைசாவாகவும் குறைக்கப்பட்டிருப்பதாகக் குறிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நடவடிக்கை முன்பிருந்த, 1964-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ஆம் தேதியிருந்த நடவடிக்கைகளுக்குச் சென்றிருக்கின்றது. இன்று நட்டம் வளர்ந்துகொண்டேயிருக்கிறது என்று ஒருபுறத்திலே சொல்லுகிறோம். இதையும் நாம் கவனிக்கவேண்டும்.

அதிலும் குறிப்பாக நீண்டதூரத்திலே பிரயாணம் செய்கின்றவர்கள் பல வழிகளுக்கு, பல இடங்களுக்குப் போகின்றவர்களாக இருப்பார்கள். சாதாரணமாக தொழிலாளர்களும், அன்றாடச் சூலி வேலைக்குப் போகின்றவர்கள் எல்லாம் நீண்டதூரத்திற்குச் செல்லவேண்டிய நிர்ப்பந்த சூழ்நிலையிலே இருக்கிற மக்கள். அதிலும் குறிப்பாக எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸிலே இவர்கள் செல்லுகிறார்கள் என்பதை நாம் எல்லோரும் உணர்ந்து இதை நல்ல முறையிலே பரிசீலித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன்.

இன்னும், இந்த மாதிரியான இழப்பு ஏற்படக்கூடாது. இலாபநஷ்டம் இல்லாத முறையிலே அந்த இலாகாவைப் பராமரித்தால் மிகவும் சிறப்பாக இருக்கும்.

அடுத்து, ஒரு விஷயத்தைப் பற்றிக் கூறவேண்டுமென்றே நினைக்கிறேன். பாஸன்ஜர்ஸ் அமெனிட்டீஸ் ஃபண்ட் என்று ஒரு ஃபண்ட் இருக்கிறது. அதிலே 1968-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி வரையிலே 2.85 இலட்சம் ரூபாய் இருப்பு எதிர்பார்ப்பதாகக் குறிக்கப்பட்டிருக்கிறது—இந்த ஆய்வுசெய்யலில். பாஸன்ஜர்ஸ் அமெனிட்டீஸ் அதிகமாகத் தேவை. அந்தந்த வழிகளிலே பிரயாணிகள் இளைப்பாறுவதற்கும், அவர்கள் பஸ்ஸிலே இருப்பதற்கும், பஸ் வந்து நிற்கிற இடத்திலே தங்குவதற்கும் உள்ள வசதிகளை அரசு உண்டியாகச் செய்யவேண்டும். கடந்த ஓராண்டு காலமாக இந்த நிதியிலிருந்து ஒரு காசுக் செலவழித்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆதலால், இந்த நிதியிலிருந்து நல்லவிதத்தில் செலவழித்து முன்னேற்றம் காண வேண்டுமென்பதையும் நான் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, ஹவுஸிங் ஃபண்டிலே 9.27 இலட்சம் ரூபாய் இருப்பதாக இந்த அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. சென்னை மாநிலத்திலே இருக்கிற இந்த பஸ் தொழிலாளர்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் தங்குவதற்கு இடம் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆதலால், அவர்களுக்கும் உண்டியாக வீடு கட்டிக்கொடுக்க வேண்டும்.

அதே மாதிரி நாகர்கோவிலே நில ஆர்ஜிதம் செய்து பல ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. அந்த இடங்களெல்லாம் இப்பொழுது காலி மனைகளாக இருக்கின்றன. ஆகவே, அந்த இடங்களில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக என் ஹரிலே உள்ள குறை. எனக்கு முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாலன் அவர்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலேயுட்கிற மலையாளம் தெரிந்தவர்கள் வேலை தேடிக்கொள்வதிலே பல கஷ்டங்கள், சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என்று சுட்டிக் காட்டினார்கள். இதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்பொரு முறை அந்த

1968 மார்ச் 16] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

மாதிரியான கஷ்டங்கள் இருந்தால் அதை நிவர்த்திப்பதற்கு நடிவடிக்கைகள் எடுப்பேன் என்று கூறினார்கள். அங்கு இருப்பவர்களுக்குத் தாய்மொழி தமிழாக இருந்தாலும் அங்கு இருந்த அரசியல் சூழ்நிலையின் காரணத்தினால் மலையாளம் படிக்கக்கூடிய ஒரு நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டுவிட்டது. ஆதலால் அவர்கள் தமிழிலே போதிய பயிற்சி பெறுவதற்கு வேண்டுமானால் வகுப்புகள் நடத்தியாவது அவர்களுக்கு உடனடியாக வேலை தேடித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என் பகுதியிலே கற்றறிந்தவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். ஏதோ கண்டக்டர் வேலை கிடைக்கும் என்று சென்னைக்கு ஓடி வருகிறார்கள். ஆதலால் அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்கிறவாண்டும். அதில் ஏதாவது கஷ்டங்கள் இருந்தால் அவற்றை நிவர்த்திப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக இந்த இலாகாவிலே பல கஷ்டங்கள் இருந்தாலும் அதை நல்ல முறையிலே உணர்ந்து அந்த இலாகாவை இன்னும் நல்ல முறையில் செயல்படுத்துகின்ற முறையிலே அதனுடைய டைரக்டர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கக்கூடிய வகையில் ஆனந்தவிகடன் அவர் எழுதிய கட்டுரையை படித்து நான் மகிழ்ச்சியுடையவனாயிருக்கிறேன். மணிதாபிமானத்தைக் கடைப்பிடித்து அவர்களுக்கு ஏதாவது சலுகை கொடுக்கக்கூடும் என்ற அளவிலே இந்தப் பிரச்சினையை அவர் அணுகியிருக்கிறார்கள். உடனடியாக 25-ஆம் தேதி அன்று வருகின்ற ஸ்டிரைக்கைத் தடுத்து அவர்களைய குற்றைய நிவர்த்திக் வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதிலே அரசியல் புகக்கூடாது; இது மக்களுடைய பிரச்சினை என்ற முறையிலே இதை நல்ல முறையிலே பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றை இங்கே என் நண்பர் அவர்கள் கூறினார்கள். போக்கு வரத்து லைசென்ஸ் வழங்கப்படுவதிலே கன்னியாகுமரி பகுதி வாலிபர்களுக்கு மிகவும் கஷ்டம் இருக்கிறது என்று கூறினார்கள். அதற்கும் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்ட நான் என்னுடைய கருத்துக்களை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இன்னைய தினம் இந்த மாமன்றத்திலே வைக்கப்பட்டுள்ள மானியக்கோரிக்கைகளின் மீது எதிர்க்கட்சி துணைத் தலைவர் அவர்களும் எல்லாக் கட்சிகளையும் சேர்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் தங்களுடைய அரிய கருத்துக்களையெல்லாம் எடுத்துக்கூறி இருக்கிறார்கள். கூடுமானவரையில் இந்த மானியம் தகராறுகளுக்கு ஏதுவான் வாக்குவாதங்கள் ஏதுவும் இல்லாமல் ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் உட்பட அனைவருமே பல வேண்டு கோள்களை விடுக்கின்ற வகையிலே இன்றைய தினம் இந்த விவரம் நடைபெற்றதற்காக நான் என்னுடைய மகிழ்ச்சியையும், உறுப்பினர்களுக்கு நன்றியையும் கூறிக்கொள்ள பெரிதும் கடைப்பிடிப்பிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்து வசதிகள், தேவைகள் மேலும் மேலும் நிறைவு செய்யப்படவேண்டும், விரைவு படுத்தப்படவேண்டும் என்பதில் யாருக்கும் எந்தவிதமான இருதன்மை கருத்துக்களும் இருக்கமுடியாது. அந்த வகையிலே இன்றைய தினம் பேசிய உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இந்த போக்குவரத்துத் துறை பற்றிப் பேசிய நேரத்தில், நாம் உன்னிப்பாக கவனித்தால் அநேகமாக தேசியமயமாக்கப்பட்ட தமிழக அரசு போக்கு வரத்தைப் பற்றியேதான் பெரிதும் பேசி இருக்கிறார்கள். தேசியமய மாக்கப்பட்ட பேருந்துகளை இந்த அளவோடு நிறுத்திக்கொள்ளுங்கள் என்று கூறிய சுதந்திராக் கட்சியினுடைய தலைவர் உட்பட அனைவருமே நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்ட பேருந்துகளைப் பற்றி பேசியதிலிருந்து அவர்களுடைய நாட்டம் அவர்களையும் அறியாமல்தான் இதன் பால் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை உணரமுடிகிறது.

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

இதை நடட்டம் இல்லாமல் செய்யுங்கள் ; இருக்கிற இழப்புகளை மேலும் குறைப்பதற்கு நிலையை சீர்படுத்துங்கள் என்ற அளவில்—தேசியமயக் கொள்கைக்கு எதிராக இருக்கிறோம் என்று மாத்திரம் இடையிலே கூறிவிட்டு—இன்றையதினம் அரசு ஏற்றிருக்கிற தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை வெற்றி பெறுவதற்கு ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை சு.சு.ந்திராக்கட்சி உறுப்பினர்களும் இக்கே எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள்.

தமிழகத்தில் போக்குவரத்துத் துறை எவ்வளவு வேகமாக வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதற்கு நான் என்னுடைய ஆய்வு உரையிலே எடுத்துக்கூறி இருக்கிற புள்ளி விவரத்தை மறுபடியும் உங்களுக்கு ஓரகப்படுத்துவது நலம் என்று கருதுகிறேன்.

1966-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ஆம் தேதிக்கும் 1967-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ஆம் தேதிக்கும் இடையில் எந்த அளவு வேகமாகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் பெருகியிருக்கின்றன என்றால் தனியார் பேருந்துகளைப் பொருத்த வரையில் 1966-ல் 5,395, 1967-ல் 5,681. அரசுப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் புத்தகத்திலே தவறுதலாக 1,423 என்று அச்சடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது 1966-ல் 1,234-ம் 1967-ல் 1,638-ம். வாடகை லாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் 1966-ல் 10,623-ம் 1967-ல் 10,738-ம், தனியார் லாரிகளைப் பொறுத்த வரையிலே மாத்திரம் 3,134-3,095 என்கின்ற அளவிலும், ஒப்பந்த வண்டிகள் 5,788 என்பது 7,087 என்கின்ற அளவிலும் உயர்ந்திருக்கிறது. பிற மோட்டார் வண்டிகள் 742-லிருந்து 1,016-ஆக உயர்ந்தும் ஆக 1966-ல் 27,105 வண்டிகளும் 1967-ல் 29,255 வண்டிகளும் ஆக இன்றைய தினம் இந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கிற நிலைமையைக் காண்கிறோம். இதிலே அரசாங்கத்தினுடைய பஸ்களை நான் டிசம்பர் மாதம் 31-ஆம் தேதி வரையிலே குறிப்பிட்டேன். இன்றைய அளவிலே 1,728 என்கின்ற அளவுக்கு அரசாங்க பஸ்கள் உயர்ந்திருக்கிறது. இதன் மூலமாக நமக்குக் கிடைக்கக்கூடிய வருமானம் அதிகப்பட்டிருக்கிறது என்பதை சொல்லத் தேவையில்லை. இந்த உயர் வரி வருமானம், நாம் சென்ற ஆண்டு ரூ. 35, ரூ. 40, ரூ. 45 என்ற மூன்று கட்டங்களிலிருந்து வரிகளை இரண்டு கட்டங்களுக்கு 200 மைல் வரையிலும் ரூ. 50 என்றும் 200-க்கு மேற்பட்ட மைல்களுக்கு ரூ. 55 என்றும் ஆக்கியதால் மாத்திரம் அல்ல; வண்டிகள் போக்குவரத்துத் துறையிலே அதிகமாக ஆகியிருப்பதும் ஒரு காரணம். 1966-67-ல் நமக்கு இந்த வரிகள் மூலம் கிடைத்த மொத்தத் தொகை 14.96 கோடி ரூபாய் ; 1967-68-ல் 16.31 கோடி ரூபாய். ஏறத்தாழ இரண்டு கோடியை நெருங்குகிற அளவுக்கு வரி அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இந்த அளவுக்குப் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்திலே இந்த வரிகள் கொடுப்பதற்கு அதிகக் கஷ்டம் இல்லாத நிலைமையை தனியார் துறையினரும் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் மறுப்பதற்கில்லை. (மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் தலைமை)

தனியார் துறையினர் இந்த வரியினால் மெத்தவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று சுதந்திராக்கட்சியைச் சார்ந்த உறுப்பினர்கள் இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஆனால், அவர்கள் உள்ளபடியே இந்த வரியினால் பாதிக்கப்பட்டிருப்பார்களேயானால், இந்த வரி அதிகமானது என்று கருதியிருப்பார்களேயானால், அதனால் தாங்கள் நொடித்துபோய்விடக்கூடும் என்று கருதியிருப்பார்களேயானால், வழித்தடங்களுக்கு விண்ணப்பங்கள் அதிகமாக வராது. ஆனால் ஒவ்வொரு முறையும் ஒருவழித்தடம் துவங்கப்படுகிற நேரத்தில் அதற்காக வருகிற விண்ணப்பங்களைப் பார்த்தால், அது ஊற்றுக்கணக்கில் இருக்கிறது. 'அந்த வழித்தடம் எனக்கு வேண்டும், எனக்கு வேண்டும்' என்று கேட்கிற விண்ணப்பங்கள் ஏராளமாக வருகின்றன. ஆகவே, இந்த வரி அதிகமாகிவிட்ட காரணத்தினால் யாரும் பாதிக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. 'இந்த வரியையும் கொடுத்து, ஏன், இனிமேல் கேட்காவிடும் கொடுத்து நாங்கள் இப்படிப்பட்ட ரூட்களைப் பெறுவதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்' என்கின்ற அளவில் இன்றையதினம் வழித் தடங்களுக்கான விண்ணப்பங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

இந்த ரூட்கள் வழங்கப்படுவது பற்றி இங்கு பேசப்பட்டது. புதிய ரூட்களை பழைய பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு யாருக்கும் கொடுக்கக் கூடாது, புதியவர்களுக்குத் தான் தரவேண்டும் என்றும், 5 பஸ்கள் என்று உச்ச வரம்பு கட்டி வழித்தடங்கள் தரவேண்டுமென்றும், அதற்கு மேல் யாருக்கும் வழித்தடங்கள் தரக்கூடாது என்றும், இப்போழுது வழித்தடங்கள், புதிய வழித்தடங்கள் வழங்குவது இன்றுள்ள சூழ்நிலையில் 15 மைல், அதாவது 24 கிலோ மீட்டர் என்ற அளவுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டு, புதிய வழித்தடங்கள் புதியவர்களுக்குத் தான் தருகிறோம். பழைய பஸ் முதலாளிகள் யார் வந்தாலும் அவர்களை ஒதுக்கிவிட்டு, புதியவர்கள் தான் இந்த வழித்தடங்களைப் பெறலாம் என்ற அளவுக்கு இன்றைய சூழ்நிலை இருக்கிறது. 15 மைல் புதிய வழித்தடங்கள் என்று இருப்பதை, 25, 30 மைல் ஆக்கலாமா, ஆந்திராவிலும், கேரளத்திலும் உள்ளதுபோல 25 மைல், 30 மைல் என்று ஆக்கலாமா என்ற யோசனையும் இப்பொழுது இருக்கிறது.

அதேபோல, நடுத்தர வழித்தடங்கள் ஒன்று முதல் நான்கு வரையில் பஸ்களை வைத்திருப்பவர்களுக்கு மாத்திரம் ஐந்தாவது பஸ் வழித் தடம் தரப்படும். ஒன்று முதல் நான்கு பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் யாரும் அந்த பஸ் ரூட்டைப் பெறுவதற்கு எந்தவிதமான தகுதியும் பெறுதற்கும் பட்சத்தில், அப்பொழுது தான் ஐந்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு இன்றைய தினம் ஆர்.டி.ஏ., மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் அந்த வழித் தடங்களை வழங்கிவிடுகிறார். 5 ரூட்களுக்கு மேல் தரக்கூடாது என்ற கொள்கையை ஓரளவுக்கு சாத்தியக்கூறாக ஆக்குகின்ற வகையில் இன்றையதினம் ரூல்ஸ் பரிசீலனையில் இருந்து வருகின்றன. அதைத் தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. காசிராமன் அவர்கள் தொடக்கப் பேச்சில் எடுத்துக் கூறினார்கள். அந்த விதிமுறைகள் வந்துவிட்ட பிறகு, ஐந்துக்கு மேல் பஸ்களை யாரும் வைத்திருக்கக்கூடாது, பஸ்கள், வழித்தடங்களைப் புதியதாகப் பெறக்கூடாது என்ற அளவில் அந்த ரூல்ஸ் அமுல்படுத்தப்படுமானால், அது ஓரளவுக்கு சாத்தியக்கூறாகலாம். ஆனால் ஐந்து பஸ்கள் தான் வைத்திருக்கவேண்டும், ஐந்து பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு மேலும் பஸ் ரூட் கொடுக்கக் கூடாது என்பது நாம் இங்கே விதிமுறைகளில் செய்வது அல்ல, சட்டத்தைத் திருத்தி, அதற்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதலையும் பெறவேண்டியவர்களாகிறோம் என்பதை இங்கே கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்தில் பொதுவாக விபத்துக்கள் மலிந்துவிட்டதாகவும், ஆயிரக்கணக்கில் கடந்த சிலபல ஆண்டுகளில் உயிர் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதனையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மிகவும் உருக்கத்தோடு எடுத்துத் தெரிவித்தார்கள். இந்த விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதில், நாம் சட்டம், அதிகாரம், விபத்து ஏற்பட்ட பிறகு வழங்கப்படுகிற தண்டனை, அதன் பேரில் வலவர்கள் அல்லது நடத்துனர்கள் இவர்கள் மீது எடுக்கிற நடவடிக்கைகள் இவைகள் மாத்திரம் அல்லாமல், மனிதாபிமான உணர்ச்சியின் அடிப்படையிலும், பொறுப்புணர்ச்சியின் அடிப்படையிலும், கடமை உணர்ச்சியின் அடிப்படையிலும் அவர்கள் இயங்குவார்களேயானால், இந்த விபத்துக்களைத் தடுப்பதில் அவர்கள் அரசாங்கத்தோடு மாத்திரம் அல்ல, பொதுவாக போக்குவரத்துத் துறையில் ஈடுபட்டிருக்கிற தனிப்பட்ட அதிபர்களாக இருந்தாலும், அவர்களோடும், பொதுமக்களோடும் ஒத்துழைத்தவர்களாவார்கள்.

இன்றைக்கு விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கு மாநில ரீதியிலே அமைக்கப்பட்ட ஆலோசனைக் குழுவுக்கு மூன்று யோசனைகள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த ஆலோசனைக் குழு அடுத்த திங்களில் கூட இருக்கிறது. அதில் போக்குவரத்து வண்டிகளில் மீட்டர், விசைமாவின்கள், எவ்வளவு வேகத்தில் இந்தப் போக்குவரத்து சென்றிருக்கிறது என்பதைக் காட்டு

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

கின்ற அந்தக் கருவிகளை அமைப்பது பற்றி ஒரு ஆணையிடலாமா என்று இந்த அரசு கருதிக்கொண்டிருக்கிறது. அதுவும் இந்த ஆலோசனைக் குழுவில் யோசிக்கப்பட இருக்கிறது. ஒரு லாரி 200 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்தால், அதிலே இரண்டு வலவர்கள் (குறுக்கீடு) பழகிவிடும், சொல்லச் சொல்ல—இரண்டு வலவர்கள் டிரைவர்கள் இருக்கவேண்டும் என்ற யோசனையும், நடைபெற இருக்கிற இந்த மாநில ஆலோசனைக் குழுவில் ஆய்வு செய்யப்பட்டு, அதனை ஆணையாகப் பிறப்பிக்கலாமா என்று அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

அதைப் போலவே இரவு நேரங்களில் ஓடுகிற சரக்கு பேருந்துகளுக்கு மஞ்சள் வண்ணம் தீட்டலாமா, அப்படி மஞ்சள் வண்ணம் தீட்டுகின்ற காரணத்தினால் இப்பொழுது பச்சை நிறம் நீல நிறம் இருளோடு கலந்துவிடுகிற காரணத்தினால் விபத்துக்கள் அதிகமாகவதற்கு அதுவும் ஒரு காரணமாக இருக்கிறது, அதுவே காரணம் அல்ல என்றாலும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கலாமா என்று, அந்த அளவில் மஞ்சள் வண்ணம் அவர்கள் பூசவேண்டும் லாரிகளில் என்ற யோசனையும் ஆலோசனைக்கு வைக்கப்பட இருக்கிறது. இவைகளைப்பற்றியெல்லாம் அடுத்த எப்ரல் திங்களில் ஒரு முடிவு செய்யப்பட்டு, விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்குக் கூடுமானவரையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்தில், டாக்ஸிகளைப் பற்றியும், ஒப்பந்த வண்டிகளைப் பற்றியும் நான் இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கருத்துக்களை, இந்த அரசு இப்பொழுது யோசித்துவைத்திருக்கிற கருத்துக்களை, அமுலாக்க இருக்கிற திட்டங்களை இந்தச் சூறுவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன். சென்னையிலே மாத்திரம் அல்லாமல், திருச்சி, மதுரை, கோவை ஆகிய நகரங்களில் மீட்டர்கள் டாக்ஸிகளில் பொருத்தப்படவேண்டும் என்ற ஒரு ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டு, ஆங்காங்கு இருக்கிற டாக்ஸி சொந்தக்காரர்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க இரண்டு முறை தவணை கொடுக்கப்பட்டு, 30-4-1968 இறுதித் தவணையாக வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. 30-4-1968-க்குள்ளாக திருச்சி, மதுரை, கோவை ஆகிய நகரங்களில் இருக்கிற டாக்ஸிகளில் மீட்டர்கள் பொருத்தப் பட்டுவிடவேண்டும். திருச்சியிலிருந்தோ, கோவையிலிருந்தோ, மதுரையிலிருந்தோ வெளியூர் செல்கிற வண்டிகளுக்கு மீட்டர்கள் தேவையில்லை, மீட்டர் கணக்கு தேவையில்லை, நகரத்திற்குள்ளே மாத்திரம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்ற அளவுக்கு இந்த மீட்டர்கள் இருந்தால் பொது மக்களுக்கு மெத்தவும் பயனுள்ளதாகவும், அவர்களுக்கு சிக்கனமாகவும், முறையாகவும் இருக்கும் என்ற காரணத்தினால் இதனை அரசு அமுலாக்க விழைந்து 30-4-1968 என்ற அளவுக்கு காலகெடுவை நிர்ணயித்திருக்கிறது.

அதுபோலவே, சென்னையிலே டாக்ஸிகளில் எவ்வளவு பேர்கள் ஏறலாம் என்பதைப்பற்றி யோசிக்கப்பட்டு வந்தது. ஸ்டாண்டர்ட் வண்டிகளில் இப்பொழுது இருப்பதுபோலவே மூன்று பயணிகள், டிரைவர் ஒருவர், அதாவது 3 ப்ளஸ் 1 என்ற அளவில் ஏறலாம். ஃபியட் வண்டிகளில் இப்பொழுது 3 ப்ளஸ் 1 அதாவது 4 பயணிகள் டிரைவரைத் தவிர என்று இருக்கிறது. இனிமேல் அது 4 ப்ளஸ் 1 என்று ஆகின்ற அளவுக்கு ஃபியட் வண்டிகளில் உயர்த்தப்படும். அம்பாசிடர் வண்டிகளில் 4 ப்ளஸ் 1 என்ற அளவில் இப்பொழுது இருக்கிறது. மான்யுபரக்சரிங் கம்பெனிக்கு எழுதிக்கேட்ட நேரத்தில் அவர்கள் மான்யுபரக்சரிங் 4 ப்ளஸ் 1 என்று தான் இருக்கிறது என்று அறிவித்து விட்ட காரணத்தினால், அம்பாசிடர் வண்டிகளில் எந்த மாற்றமும் இல்லை. இப்பொழுது இருப்பது போல் 4 ப்ளஸ் 1 என்ற அளவிலே தான் இருக்கும்.

வெளியூர்களில் உள்ளவர்கள் சென்னையிலே இருப்பதுபோலவே எங்களுக்கு நிலைமைகள் வேண்டாம் என்று கேட்கிறார்கள். சென்னையில் உள்ள டாக்ஸி சொந்தக்காரர்கள் ஃபியட் வண்டிகளில் நான்கு

1968 மார்ச் 16]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

பேர் கூட ஏற்றக்கூடாது என்று மறுத்துக்கொண்டிருக்கிற நோத்தில், வெளியூரில் இருப்பவர்கள் அதிகம்பேர்கள் ஏற்றுவதற்கு அனுமதி கொடுங்கள் என்று கேட்கிறார்கள். ஆகவே, ஸ்டாண்டர்டு வண்டிகளில் வெளியூர்களில் 4 பள்ளி 1 என்று இருக்கலாம் என்றும், பியட் வண்டியில் சென்னையில் இருப்பது போலவே 4 பள்ளி 1 என்று இருக்கலாம் என்றும் அம்மாசித்ர வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் சென்னையில் இருப்பதுபோல் அல்லாமல், வெளியூர்களில் 5 பள்ளி 1 என்று வைக்கலாம் என்றும் இருக்கிறோம். இம்மாதிரி அரசு தீர்மானித்து அது அநேகமாக 1-4-1968 முதல் அமலுக்கு வரக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறது என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1966 டிசம்பரில் நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டதைப்போல, நம் முனைய தமிழக அரசில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள், வண்டிகள் 1,234-லிருந்து இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் 1,728-ஆக உயர்ந்த தன் மூலம், 494 பேருந்துகளை நாம் இந்த ஓராண்டு காலத்தில் அதிகமாக ஆக்கியிருக்கிறோம். அதிலே தேசிய மயமாக்கும் கொள்கைப் படி, 236 வண்டிகள், 155 வழித்தடங்களில், புதிதாக விடப்பட்டிருக்கின்றன. 30-3-69-க்குள்ளாக இன்னும் 146 வண்டிகள் போந்து, தேசியமயக் கொள்கைப்படி 382 வண்டிகள் தமிழக அரசின் சார்பில் ஓடும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சுதந்தரக் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள், 'இதோடு நிறுத்திக் கொள்ளுங்கள்' என்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். நிறுத்துவதாக இல்லை என்று சொல்லி, 1969-க்குள்ளாக 382 வண்டிகள் ஓடும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்னும் அதிகமாகக் கூட ஒட்டப்படும். ஆனால், ரிட் மனுக்கள் பல இடையே குறுக்கிட்ட காரணத்தால், அதிகமான முன்னேற்றம் சற்று தடைப்படுத்தப்பட்டது என்பதை மாமன்ற உறுப்பினர்கள் உணர்வார்கள். இப்பொழுது ரிட் மனுக்கள் நீதி மன்றத்திலே சென்றதன் காரணமாக, ஜெனரையதினம், வழித் தடங்களை நிர்ணயிப்பவர்கள் என்று அறிவிக்கப்பட்டவர்கள் யாராக இருக்க வேண்டும் என்ற கருத்து அறிவித்த பிறகு, அதன் விளைவாக, அந்தத் தீர்ப்பிற்கு ஏற்ற வகையில், அவ்வாறு மாற்றத்தைச் செய்து வழித்தடங்களை தேசியமயமாக்குவதற்குக் காலந் தாழ்ந்து விட்டது என்பதைத் தெரிவிக்கிறேன். மற்ற வழித்தடங்கள் தனியார்பஸ் அதிபர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். அப்பொழுதே சொன்னேன் 100-க்கு 90 இடங்களில் அநேகமாக மாற்றுத் தடங்கள் தரப்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் தேசியக் கொள்கையை ஒரு பக்கத்தில் வைத்துக்கொண்டு, மறு பக்கத்தில் முதலாளிகளை வளர்க்கிறோமோ என்ற எண்ணம் ஏற்படலாம். 75 மைல் அளவிற்கு தேசியமயமாக்கும் சூழ்நிலையை உருவாக்கிய பிறகு, அப்படிப்பட்ட பஸ் வழித் தடங்களை ஏற்றுக் கொண்டபிறகு கொள்கையை அடுத்த கட்டமாக எத்தனை மைல் என்பதைத் தமிழக அரசு அறிவிக்க வேண்டும். அந்த அடிப்படையில், அது 60 மைலாக இருக்கலாம், அல்லது 50 மைலாக இருக்கலாம். அது அப்பொழுது நிர்ணயிக்கப்பட வேண்டிய ஒன்று என்பதை இங்கே தெரிவிக்கிறேன்.

1966-67-ம் ஆண்டு அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருப்பது போல ஏறத்தாழ 60 லட்ச ரூபாய் அளவில் பெருத்த நஷ்டம் வந்த நிலையிலும், இந்த அரசு அந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. ரூ. 61 லட்சம் இழப்பு என்பதை, 1967-63-ல் 37 லட்சமாகக் குறைத்திருக்கிறோம். நம்முடைய எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள் 60 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணங்களைச் சொன்னார்கள். காரணங்கள் சரியா அல்லவா என்பதல்ல கேள்வி.

திரு. பாலன் நாகர்கோவிலில் நடைபெற்ற ஊர்வலத்தில், திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் 60 லட்சம் நஷ்டம், 60 லட்சம் நஷ்டம். என்று முடிவாகவேனான் எப்பலத்தாலான கேட்டார்கள். புதிய அரசு டெஸ்துப்பெற்றதற்குப் பிறகு, ஹலையையதலம் அல்ல. முதல்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

61 லட்ச ரூபாய் என்பதை ரூ. 37.35 லட்சமாகக் குறைக்கின்ற அளவிற்கு நாம் மெத்த சிரமப்பட்டிருக்கிறோம். 1963-64-ல் இந்த இழப்பும் தவிர்க்கப்பட்டு, சில லட்சங்கள் லாபம் வரலாம் என்றும் எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. எதிர்பார்க்கப் படுவதுதான். லாபத்தை நோக்கிப் போகிறோம். அது இந்தத் தமிழக அரசுப் போக்குவரத்தில் தொழிலாளிகள், நிர்வாகிகள், மற்றவர்கள் அனைத்தும் ஒப்புக்கொண்டிருக்கிற ஒன்று நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்கிற ஒரே காரணத்திற்காக தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை தவறானது என்று சொல்வதற்கில்லை. வேறு மாநிலங்களில் லாபம் வருகிறதே, இங்கே ஏன் லாபம் வரவில்லை, எங்கே போயிற்று என்று இங்கே மன்றத்திலே கேட்டிருர்கள், வெளியிலே கேட்டிருர்கள். கோரிக்கை வைக்கின்ற தொழிலாளிகள் கூட கடுவேகமாகக் கேட்கிறார்கள். ஆனால், வேறு மாநிலங்களில் நகர பஸ்கள் குறைவு; வெளியிலே ஓடும் பஸ்கள் அதிகம். நான் இங்கே அந்தக் கணக்கைக் கூறுவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். சென்னையிலே ஓடும் பஸ்கள் 1,026. நான் முதலிலே குறிப்பிட்ட 1,234 பஸ்களிலே, சென்னை நகரத்திலே ஓடும் பஸ்கள். மாத்திரம் 1,026, அதிலே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் ரூ. 6,000. மொத்த நஷ்டம் 61 லட்ச ரூபாய். மைசூர் மாநிலத்தை எடுத்துக் கொண்டால், பங்களூர் நகரத்தில் மாத்திரம் ஓடுகிற பஸ் 366. அதிலே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் ரூ. 7,500, மொத்தம் பங்களூர் நகரத்தில் நஷ்டம் ரூ. 27 லட்சம். கோளத்தில், திருவனந்தபுரத்தில் ஓடுகின்ற பஸ்கள் நகரத்தில் மாத்திரம் ஓடுகின்றவை 146; அங்கே ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு ஏற்படும் நஷ்டம் ரூ. 21,000. மொத்தமாக நகரத்தில் ஏற்படுகின்ற நஷ்டம் ரூ. 30 லட்சம். ஆந்திர மாநிலத்தில், ஹைதராபாத் நகரத்தில் ஓடுகின்ற பஸ்கள் 312; அதிலே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏற்படும் நஷ்டம் ரூ. 10,000. மொத்த நஷ்டம், ஹைதராபாத் நகரத்தில் மாத்திரம் ரூ. 31 லட்சம் பம்பாய் எடுத்துக்கொண்டால், B.E.S.T. இருக்கிறது. அதிலே பம்பாய் நகரத்திலே ஓடும் பஸ்கள் 1,043; அதிலே ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் ரூ. 9,000; மொத்த நஷ்டம் 125 லட்சம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு. டெல்லி நகரத்திலே ஓடுகிற பஸ்கள் 1,024; அதிலே ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு நஷ்டம் ரூ. 9,900; மொத்தம் ஒரு ஆண்டுக்கு ரூ. 100 லட்சம் இழப்பு. கல்கத்தாவில் ஓடுகிற பஸ்கள் 1,104, ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு ஏற்படுகின்ற நஷ்டம் ரூ. 12,000. மொத்தம் ஒரு ஆண்டுக்கு இழப்பு ரூ. 131 லட்சம். ஆனாலும், இவ்வளவு இழப்புக்கு இடையில், மைசூர், கோளா, ஆந்திர போன்ற இந்த இடங்களில் கடைசியாக மொத்தக் கணக்கு வரும்போது சற்று லாபம் காட்டப்படுகிறது. அது சில லட்சங்கள், 30, 40, 20 லட்சம் லாபம் என்று காட்டப்படுகிறது. இப்படி லாபத்திற்குக் காரணம், அங்கெல்லாம் நகர பஸ்கள் குறைவு, வெளியூரிலே ஓடும் பஸ்கள் அதிகம். இங்கே தோ மாறான நிலை. வெளியூர் பஸ்கள் குறைவு, நகர பஸ்கள் அதிகம். ஆகவே தான் புதிய பொறுப்பேற்ற பிறகு நகர பஸ்களைக் குறைப்பதற்கில்லை இந்த இழப்பை ஈடுகட்டும் அளவிற்கு வெளியூர் பஸ்களை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்று முனைந்து எடுத்த முயற்சியின் பயனாக அதிகமாக்கிக்கொண்டு வருகிறது.

அது மாத்திரமல்ல பஸ்கள் உழைக்கும் காலம் 1966-ல் இருந்தது வேறு; புதிய அரசு வந்த பிறகு அதை மாற்றியமைத்திருக்கிறது. 1966-ல் ஒரு லே-லண்ட் பஸ் உழைக்கும் காலம் 5 வருஷம் என்று இருந்தது. ஒன்றரை லட்சம் மைல்கள் ஓடிவிட்டால், அதைத் தூக்கி எலத்தில் போடுவது என்பதுதான் நிலை. அது இப்பொழுது 5 வருஷத்திலிருந்து, 6 வருஷம் என்றும். 2½ லட்சம் மைல் ஓடிய பிறகு தான் எலத்திற்கு விடவேண்டும் என்றும் நிலைமைகளை உருவாக்கியிருக்கிறோம். அதே போல, பென்ஸ் வண்டிகள் எடுத்துக் கொண்டால் உழைக்கும் காலம் 5 வருஷம், ஒன்றரை லட்சம் மைல் ஓடவேண்டும் என்றிருந்ததை, 6 வருஷம், இரண்டேகால் லட்சம் மைல்கள் என்றும் மாற்றியிருக்கிறோம். ஆதலால் வசூலில் அவற்றை மாற்றி அமைத்திருக்கிறோம்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

ஃபர்கோ வண்டிகளைப்பற்றி நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் குறிப்பிட்டார்கள். அந்த வண்டிகள் இந்த அரசால் வாங்கப் பட்டவை அல்ல. 1963-64-ல் 120 வண்டிகளும், 1964-65-ல் 60 வண்டிகளும் ஆக மொத்தம் 180 வண்டிகள் வாங்கப்பட்டன. இப் பொழுது ஃபர்கோ வண்டி என்றாலே, ட்ரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் ஏதோ அதைக்கண்டு ஒரு பீதியடைகிறார்கள். ஃபர்கோ, பெட்ஃபோர் வண்டிகளெல்லாம் இன்றையதினம் விலை குறைவாக இருக்கின்றன என்றாலும், லே-லண்ட், பென்ஸ் போன்ற வண்டிகள் கிட்டத்தட்ட 6,000, 10,000 ரூபாய் அதிகமாக இருந்தாலும், நீடித்து உடைப்பவைகளாக, வலிவு உள்ளவைகளாக இருக்கும். இந்த இரண்டு வண்டிகளை மாத்திரம் இப்பொழுது வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவிக்கிறேன்.

கட்டணம்பற்றிப் பேசப்பட்டது. கட்டணத்தை ஆறு காசிலிருந்து ஐந்து காசாகக் குறைத்தபோது, 1964-ல் என்ன நிலை என்பதைத் திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். பின்னால் 1966-ல் உயர்வைப்பற்றியும் குறிப்பிட்டார்கள். நாங்கள் வந்த பிறகு மேலும் உயர்த்தவில்லை. அப்பொழுது 6 காசு என்றிருந்ததை 5 காசு என்று குறைத்த காரணத்தால், வருவாயும் அதிகமாயிற்று. பொது மக்களுக்கு நல்ல பயனும் ஏற்பட்டது. அதே நேரத்திலே இன்னொரு பிரச்சினைப்பற்றியும் உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். கிலோவிற்கு 2 காசு என்பதை 2½ காசு என்று மாற்றுகிறார்கள். அது ஏமை மக்களுக்கு கஷ்டத்தைத் தராதா என்றார்கள் ஆம், 2 காசை 2½ காசாக ஆக்குகிறோம். ஆனால் குறிப்பிட்ட ஒன்று இரண்டு மாவட்டங்களில்தான். அதே நேரத்திலே சர்க்கார் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில், 75 மைல் ஓடும் பஸ்களுக்கு, அல்லது வேறு மாவட்டங்களில் ஓடும் பஸ்களுக்கு 3 பைசாவிலிருந்து ½ பைசா குறைகிறது, அதையும் 2½ பைசாவாக ஆக்குகிறோம். இப்படிக் குறைவதைப்பற்றி யாரும் சொல்லாமல், 2½ பைசாவாக ஆக்குவதைப்பற்றி மட்டும் குறிப்பிடுகிறார்கள். இங்கே 3 பைசா என்பது 2½ பைசா என்று ஆகிறது. இனிமேல் சர்க்கார் ஆண்டுக்காண்டு எடுக்கின்ற, தேசியமாயமாக்கப்படுகின்ற பேருந்துகளிலும், ஏற்கெனவே 3 பைசா என்று இருந்தாலும் அதையும் 2½ பைசாவாக ஆக்கும் அளவிற்கு குறைக்கப்படுகிறது என்கின்ற மதிச்சி தரும் செய்தியையும் மற்ற செய்திகளோடு கலந்து கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சில இடங்களில் தனியார்த் துறைப் பேருந்துகளுக்கும் நம்முடைய அரசுப் பேருந்துகளுக்கும் இரவுகின்ற வேறுபாடுகளைப்பற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள் அந்த வேறுபாடுகளெல்லாம் விரைவிலே கவனிச்சுப்பட்டு சம நிலைப்படுத்தப்படும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நிர்வாகத்திலே இருக்கின்ற சில குறைபாடுகளைக் கவனிப்பதற்காக இரண்டு மூன்று குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதிலே மிக முக்கியமாக, ஏலம் போடுகின்ற குழு இருக்கிறது. அதுபற்றி சொன்ற சட்ட மன்றக் கூட்டத்திலே கூட, கேள்வித் துணைகளெல்லாம் பொழியப் பட்டன. ஆனால், இந்த அரசு பொறுப்பேற்பதற்கு முன்னாலேயே, ஏலம் போடுவதற்காக ஒரு தனிப்பட்ட கம்பெனியாரிடத்திலே பஸ்ய அரசினர் ஒப்பந்தம் பேசி, அவர்கள் அந்த எலத்தை நடத்திக் கொண்டிருந்தார்கள். அந்த எலத்தில் பஸ்களை எடுத்தவர்கள் குறைபாடாக நடந்துகொண்டார்கள், அல்லது நிர்வாகம் குறைபாடாக நடந்து கொண்டது என்று ஜாடை தெரியும் விதத்தில் பல உறுப்பினர்கள் அப்போதும் பேசினார்கள். ஆகவே, அதையெல்லாம் மனத்திலே வைத்துக் கொண்டு அப்போதே நான் அளிக்க வாக்குறுதிக்கேற்ப, 'ஏலக் கண்காணிப்புக் குழு' என்கிற குழுவில், அதிகாரிகளும், அதே நேரத்தில் சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களும் நம்முடைய நண்பர் திரு. காசிராமன் அவர்கள் கூட இடம் பெற்றிருக்கிறார், அவரும், இந்த மன்றத்தைப்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

பொறுத்தவரையில் திரு. அழகமுத்து அவர்களும், மேலவையைப் பொறுத்தவரையில் திரு. தாமோதரன் அவர்களும் இடம் பெற்றிருக்கின்றார்கள். இந்த ஏலக் கண்காணிப்புக் குழுவில் அதிகாரிகளும் இடம் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்ற அளவில் ஒரு குழு நியமிக்கப்பட்டு, அவர்கள் அந்த ஏலத்தில் விடப்படுகின்ற பஸ்களுக்கு விலையை நிர்ணயிப்பதில் இருந்து, எந்த அளவுக்கு ஏலம் விடப்படலாம் என்று அஸெஸ்சமென்ட் நிர்ணயிப்பதிலிருந்து ஏலம் வருகிற பேரத்தில் கூட இருந்து கண்காணிக்கும் வரையிலும் பொறுப்பேற்றுக் கொள்கின்ற, கண்காணிக்கின்ற குழுவாக அவர்கள் இயங்குவார்களா.

‘வல்லுநர் குழு’ என்ற பெயரால் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு, அந்த யோசனை இன்னும் இரண்டு மூன்று நாட்களில் அமலாக்கப் பட இருக்கிறது. அந்த வல்லுநர் குழு ஆங்காங்கு இருக்கின்ற பணி மனைகளையும் ஆங்காங்கு இருக்கின்ற ஸ்டோர்டீயஸ்களையும் இவைகளிலே சென்று இருக்கின்ற நிலைமைகளை ஆராய்ந்து, நிர்வாகத்தில் இன்னும் எந்த இந்த நிலைமைகளைச் சீர்படுத்தலாம் என்பவைகளையெல்லாம் எடுத்துக் கூறும் அளவில் ‘வல்லுநர் குழு’ பணியாற்றும். அதற்கான அறிவிப்பும் வெகு விரைவில் வரும்.

நகரப் பேருந்தகளை நடத்துவதற்கு ஒரு அபிவிருத்தி குழு (அட்வைசரி கமிட்டி) இருக்கிறது. இப்பொழுது நம்முடைய தேசியமயக் கொள்கை விஸ்தரிக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால் இந்த நகரப் பேருந்து அறிவுரைக் குழு’ என்பதை பொதுவாகத் தமிழக அரசு பேருந்து அறிவுரைக் குழு’ என்ற அளவுக்கு நீட்டி, அந்தக் குழுவிலே சில உறுப்பினர்களை மேலும் இணைத்து, அதை விரிவாக்கலாம் என்கிற அளவுக்கும் ஒரு யோசனை இருக்கிறது. அதுவும் விரைவில் அமலாக்கப்படும்.

அதற்கிடையே, ‘உயர்மட்டக் குழு’ என்று, தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினையைக் கவனிப்பதற்காக, அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று எடுத்துக் கூறினார்கள் நான். தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினைக்கு வருவதற்கு முன்பு, தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசு இந்த ஓரணிக் காலத்தில் என்னென்ன வகையிலே அவர்களுடைய பிரச்சினைகளை அணுகி அவர்களுக்குச் சாதகமான காரியங்களைச் செய்திருக்கிறது என்பதை மாதிரம் இங்கே எடுத்துக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(1) 1967-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் பஞ்சப்படி (டியர்ஸஸ் அலவன்ஸ்) உயர்த்தியதன் காரணமாக அதிகப்படி செலவு மாததிரம் இந்தத் துறைக்கு 19 லட்சம் ரூபாய்.

(2) நகர ஈட்டுப் படி ஒரு வருட மொத்தச் செலவு 9 லட்ச ரூபாய். இது புதிதாக வழங்கப்பட்டது.

(3) பெப்போக்களில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க போனஸ் சம்பள அடிப்படையில் 10 சத வீதம் இருந்தது. அதை 15 சத வீதம் என்ற அளவுக்கு உயர்த்தியதன் காரணமாக அதிகச் செலவு 1.49 லட்ச ரூபாய்.

(4) பாடி பில்லிங் ஒர்க்ஷாப்பில்—குரோம்பேட்டையிலும், கன்னியா குமரியில் உள்ள இராணித் தோட்டத்திலும்—இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க போனஸ், சம்பள அடிப்படையில் 20 சத வீதம் என்று இருந்ததை 40 சத வீதம் என்கிற அளவுக்கு இந்த அரசு உயர்த்தியிருக்கிறது. அதன்மூலம் அதிகச் செலவு 1.9 லட்ச ரூபாய்.

(5) குரோம்பேட்டை பாடி பில்லிங் ஒர்க்ஷாப்பில் உள்ளவர்களுக்கு அடென்டன்ஸ் போனஸ் என்று புதுத் திட்டமாக, முழுச் செலவையும் ஏற்றுக் கொள்ளும் அளவுக்கு ஒரு திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு அதன் மூலம் சுற்றுக்கொண்டிருக்கிற செலவு 1.15 லட்ச ரூபாய்.

1968 மார்ச் 16]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

(6) பயிற்சிபெறும் தொழிலாளர்களுக்கு 1967-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் பயிற்சித் தொகை அதிகரிப்பு தலைக்கு மாதம் பத்து ரூபாய் அதிகரிக்கப்படுகிறது. இதிலே ஏற்படும் அதிகச் செலவு 18 ஆயிரம் ரூபாய்.

(7) தையற் கூலி பத்து ரூபாய் என்பதைப் பன்னிரண்டு ரூபாய் என்று அதிகமாக்கியிருக்கிறோம். இதிலே அதிகச் செலவு 27,000 ரூபாய்.

(8) தொழிலாளர் பிள்ளைகளைப் பயிற்சிக்கால சினிமர்களைக் கொடுத்துக் கொள்வதில் தினக் கூலி 50 பைசாவாக இருந்ததை ஒரு ரூபாயாக ஆக்கி இருக்கிறோம். இதன் மூலம் அதிகச் செலவு 6,000 ரூபாய்.

(9) ஊட்டி, கொடைக்கானல் பகுதிகளில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு குளிக்கப் படி உயர்வு தரும்படி புதிய அரசு உத்தரவிட்டிருக்கிறது.

(10) நாள் படி ரூ. 1.25 என்பதை ரூ. 1.35 ஆகவும், ரூ. 1.75 என்பதை ரூ. 1.85 ஆகவும், ரூ. 2.25 என்பதை ரூ. 2.35 ஆகவும் மாற்றப்பட்டுள்ளது. அதற்கு அதிகச் செலவு 2.3 லட்ச ரூபாய்.

(11) டெக்னிகல் ஓர்க்கர்ஸுக்கு இரவுப் படி உயர்வு பத்து பைசா அளிக்கப்படுகிறது. அதற்கு அதிகச் செலவு 40,000 ரூபாய்.

(12) பதவி உயர்வு இருந்தும் ஊதிய உயர்வு அளிக்கப்படாமல் பல தொழிலாளர்கள் இருந்தார்கள். அவர்களுக்கு ஊதிய உயர்வு அளிக்க 1961-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் ரெட்ராஸ்பெக்டிவ் எஃப்.பெச்ட் கொடுத்து, அவர்களுக்கு உடனடியாக ஊதிய உயர்வு அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டது.

(13) தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தில் ஆசிரியர்க்கு ஒரு நாளைக்கு 50 பைசா வேண்டும் என்று கன்னியாகுமரியில் கேட்டார்கள். இதை ஏன் ஐர்ப்பு பைசா என்று கேட்கிறீர்கள்? ஒரு ரூபாயாக வைத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று தாராளமாகச் சொன்னேன். இன்றைக்குக் கணக்குப் பார்த்தால் அதன் மூலம் பத்தாயிரம் ரூபாய் அதிகச் செலவு ஆகிறது.

(14) ஜீப் டிரைவர்களுக்கும் கார் டிரைவர்களுக்கும் ஓவர்டைம், ஆஃப் ட்யூடி சம்பளம் இல்லாமல் இருந்தது. அதற்காக மூவாயிரம் ரூபாய் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

(15) சுதாருக்குப் பதிலாக தங்களுக்கு மில் தணி வேண்டும் என்று கேட்ட தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கை கவனத்தில் கொண்டுவரப்பட்டது. அவர்களைச் சமாதானப்படுத்தி, சுதரிலிருந்து மில் துணிக்குச் செல்ல வேண்டாம் என்று கூறி, கைத்தறித் துணி அளவுக்கு அவர்களுக்கு அளிக்கப் பட்டு, அந்தக் கோரிக்கை ஏற்கப்பட்டது.

(16) மலைப் பகுதியில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு வருட முழுவதும் சிறப்புப் படி (ஸ்பெஷல் படி) தர உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(17) வாட்ச்மென், ஸ்லீப்பர்ஸ், தோட்டக்காரர்க்கு, இரண்டு 'செட்' உடைதான் இதுவரையில் அளிக்கப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக மூன்று செட் உடை, மற்ற தொழிலாளர்களைப் போல், அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது. இதன் மூலம் ஏற்படும் அதிகச் செலவு ஏழாயிரம் ரூபாய்.

(18) வலவர் பயிற்சியாளர்க்கு இரண்டு செட் உடைக்குப் பதில் மூன்று செட் உடைகள், பூட்ஸ்கள், தையற் கூலி, சலவைப் படி இவைகள் தரப் படவேண்டும் என்று முதன் முறையாக உத்தரவிடப்பட்டது. இதன் மூலம் ஏற்படும் செலவு மூவாயிரம் ரூபாய்.

(19) இரண்டு வருடத்துக்கு ஒரு செட் பூட்ஸ் கொடுத்ததற்குப் பதிலாக ஓராண்டுக்கு ஒரு ஜதை பட்டான் காலணி வழங்கப்படுகிறது. இதற்கு அதிகச் செலவு ஒரு லட்ச ரூபாய்.

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

(20) சென்னையில் உள்ளது போல, திருச்சியிலும் நியாய விலைக் கடை திறக்க உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(21) துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி—கருணாநிதி அல்ல—1,500 ரூபாய் என்பதை 2,000 ரூபாய் என்று உயர்த்தப்பட்டது. ஆக மொத்தம் இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் தொழிலாளர்களுடைய வசதிகளுக்காக 37 லட்ச ரூபாய் செலவழிப்பதற்கு இந்த இலாக்கா முன்வந்திருக்கிறது என்பதை நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். (ஆரவாரம்) ஆனால், இவைகளில் எப்படி தொழிலாளர்கள் இன்னும் திருப்தி அடையாமல் இருக்கிறார்களோ அதைப் போலவே நாங்களும் திருப்தி அடையாமல் இருக்கிறோம் என்பதை நான் தொழிலாளர்களுக்காக மெத்த அக்கறையோடு தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

(22) நகர ஈட்டுப் படியை அம்பத்தூர், குரோம்பேட்டை, மதுரை ஆகிய இடங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் விரிவாக்கப்பட வேண்டும் என்று அவர்கள் விடுத்த கோரிக்கைக்கு இணங்க, அம்பத்தூர், குரோம்பேட்டை, மதுரை ஆகிய இடங்களுக்கும் நகர ஈட்டுப் படி இப்பொழுது விரிவாக்கப்பட்டுள்ளது.

(23) தினக் கூலி தொழிலாளிகட்கு இதுவரையில் நகர ஈட்டுப் படி இல்லை என்ற நிலை இருந்தது. அவர்கள் வேண்டுமோளின்படி நகர ஈட்டுப் படியும் அவர்களுக்குத் தர உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(24) இதுவரையில் சிறிய தண்டனைகளுக்காக அடென்டென்ஸ் போனஸ் கொடுக்காமல் இருந்தார்கள். சிறிய தண்டனை பெற்றாலும்கூட, தொழிலாளர்களுக்கு அடென்டென்ஸ் போனஸ் கொடுக்காமல் இருந்தது. அதை மாற்றி, சிறிய தண்டனை பெற்றவர்களுக்கும் அடென்டென்ஸ் போனஸ் கொடுக்கலாம் என்று இப்பொழுது உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(25) வீட்டு வசதித் திட்டம்—திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியபடி—1968-69-இல் குரோம்பேட்டை, தண்டையார்பேட்டை ஆகிய இரு இடங்களில் துறையின் மூலம் வீடுகள் கட்டுவதற்காக முயற்சிகள் அதிகமாக மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

ஆக, இப்படி 25 கோரிக்கைகளை—தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை—இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் நம்முடைய அரசு கவனித்து இருக்கிறது என்பதை நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ளுகிற அதே நேரத்தில், தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கும் சில குறைபாடுகள் இன்னும் நிவர்த்திக்கப்பட வேண்டும் என்பதிலே நாம் அதிக அக்கறையாக இருக்கிறோம் என்று எடுத்துச் சொல்லத் தயங்கவில்லை.

இங்கே நம்முடைய தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் செக்ஷன்கிரேடு டிரைவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் ஊதியம் குறைவானது என்று எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. சமீபத்தில் டிரைவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 80 ரூபாய், இரண்டு ரூபாய் இன்ஃரீமெண்ட் கொடுக்கப்பட்டு 100 ரூபாய் அளவிற்குப் போய் நிற்கிறது. கண்டக்டர்களுக்கு 70—2—90 என்ற அளவில் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. மைசூரில் டிரைவர்களுக்கு 75—4—95—5—150—6—180 என்ற அளவில் போகிறது. கேரளாவில் அடிப்படைச் சம்பளம் 90 ரூபாய். இது 90—7½—135—8—175 வரையில் போகிறது. ஆந்திராவில் டிரைவர்களுக்கு 100—3—124—5½—132½ என்ற விகிதத்தில் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. தமிழகத்தில் டி.வி.எஸ். பஸ்களில் அதிகச் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது என்று உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். டி.வி.எஸ். கம்பெனியில் வேலை செய்யும் டிரைவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 50 ரூபாய். இது 50—3—80 என்ற விகிதத்தில் கொடுக்கப்படுகிறது. நாம் அவர்களைவிட அதிகமான சம்பளத்தைத் தருகிறோம். டி.வி.எஸ்.வரில் நல்ல திறமையான டிரைவர்களுக்கு 80—5—200 என்று சம்பள விகிதம் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் செக்ஷன்கிரேடு டிரைவர்களுக்கு 50—3—80 என்ற அடிப்படையில்

1968 மார்ச் 16]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

தான் சம்பளம் தரப்படுகிறது. அதேபோல திரு. மகாலிங்கம் அவர்கள் நடத்தும் ஏ.பி.டி. பஸ்களில் டிரைவர்களுக்கு 45—2—55—2½—67½—3—82½—3½—100—4—120—4½—112½ என்ற அளவில்தான் சம்பளம் தரப்படுகிறது.

டி.வி.எஸ். கம்பெனி மதுரை நகரத்தில் டிரைவர்களுக்குக் கொடுக்கும் படி 1 ரூபாய்தான். நான் இவைகளையெல்லாம் எடுத்துக் கூறுவதன் காரணம் தனியார் கொடுப்பதைப் போல் நாம் கொடுக்க முடியாது. கேரளாவில் கொடுப்பதைப்போல் கொடுக்க முடியாது என்று சிலர் பேசியதற்கு எடுத்துக்காட்டுவதற்காகத்தான். இந்த அரசு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய குறைபாடுகளை, முறையீடுகளைக் கவனத்திலே கொண்டு அவற்றைக் களைந்தெறிவதில் பூரண கவனத்தைச் செலுத்தலாம் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். இந்த அரசு முழுக்க முழுக்க தொழிலாளர்களுடைய அரசு, தொழிலாளருக்காகப் பாடுபடுகிற அரசு, தொழிலாளர்களுடைய குறைகளை மனதிலே வைத்து அவ்வப்பொழுது களைந்தெறியும் என்று சபதம் எடுத்துக்கொண்டு பதவியில் அமர்ந்திருக்கிற அரசு, முதலாளித்துவ மனப்பான்மையோடு தொழிலாளர்களை அணுகாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கடந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் 25 கோரிக்கைகளை நல்ல முறையிலே ஏற்று செய்து முடித்து இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கன்னியாகுமரி வேலை நிறுத்தம் பற்றியும், சென்னை நகர வேலை நிறுத்தம் பற்றியும் நண்பர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். சென்னையிலே இரண்டு மூன்று தொழிற்சங்க யூனியன்கள் இருக்கின்றன. அங்கீகரிக்கப் பட்ட யூனியன் நண்பர் திரு. ராகவானந்தம் அவர்களுடைய தலைமையில் இயங்கிவருகிறது. அது ஒரு பெரிய யூனியனாகும். அவரும் சென்ற மாதத்தில், ஓர் உயர்மட்டக் குழுவை நிறுவ வேண்டும். அதன் மூலமாக தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சனைகள் எல்லாம் ஆராய வேண்டுமென்று, கேட்டுக்கொண்டு சர்க்காருக்குக் கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார்.

கன்னியாகுமரியில் இருக்கும் யூனியன் தலைவர்களும் என்னைச் சந்தித்த சுமார் 5 மணி நேரம் உரையாடினார்கள். பிறகு மறுநாள் காலையிலே பத்திரிகையிலே 'அமைச்சர் அவர்கள் கையை விரித்துவிட்டார்' என்ற செய்தியைக் கொடுத்துவிட்டுப் போனார்கள். ஒருவேளை நான் கையைவிரிக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் ஆசைப்பட்டார்களோ என்னவோ, எனக்குத் தெரியாது. கன்னியாகுமரி தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் ஸ்டிகரைக் நோட்டீஸ் என்ற அளவில் தங்களுடைய அறிவிப்பைத் தந்திருக்கிறார்கள். திரு. ராகவானந்தம் அவர்களுடைய தலைமையில் இருக்கும் பெரிய யூனியனும் உயர்மட்டக் குழுவை நிறுவி, சம்பளப் பிரச்சினை, படிப் பிரச்சினை போன்றவற்றைத் தீர்க்கலாம் என்று கூறியுள்ளது. உயர்மட்டக் குழுவை அமைப்பது பற்றி எல்லா யூனியன் தலைவர்களும் ஒருமுகமான எண்ணத்தைக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த எண்ணத்தின் அடிப்படையில் தொழிலாளர்களுக்கு ஓர் உறுதிமொழியை அளிக்கின்றேன். இம் மன்றத்தின் வாயிலாக அந்த உறுதிமொழியை அளிக்கிறேன்.

"தொழிலாளர்களுடைய இன்றைய ஊதியம், வாய்ப்பு, வசதிகள் ஆகியவற்றை அவர்களை ஊக்கப்படுத்தும் அளவுக்குச் சீர்படுத்த அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் இன்றுள்ள இழப்புக்களைத் தவிர்த்து இத் துறையில் அரசினர் செய்துள்ள முதலீட்டுக்கு ஏற்றவகையில் முன்னேற்றம் காண்பதற்கான கூறுகளை ஆய்வுசெய்து கூறுவதற்கு ஓர் உயர்மட்டக் குழுவின் அரசு அமைக்கிறது." இந்த உறுதிமொழியை ஏற்று, இப்பொழுது உயர்த்தப்பட்ட பத்து காசுதான் நிரந்தரமானது, இதற்கு மேல் கிடையாது என்று யாரும் கருதவேண்டாம். இல்லையென்று சொல்லப்படாமல் போகப் போக சம்பளம், படி போன்றவற்றை உயர்த்துவதற்குவழிவகை இருக்கிறதா என்று பார்த்துச் செய்யலாம். லாபம்

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[1968 மார்ச் 16]

கூட வரத் தேவையில்லை, நஷ்டம் குறைந்தால் போதும். அந்த வகையில் தொழிலாளர் பிரச்சினையை பல்முறை இந்த மன்றத்தில் வலியுறுத்தி இந்த உறுதிமொழியை அளிக்கின்றேன். தொழிலாளர்கள் மனநிறைவு பெற்று தங்கள் வேலை நிறுத்தத்தைத் திருமபப் பெறுவார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு, இந்த மானியக் கோரிக்கைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரரணையையெல்லாம் நீங்கள் திருப்பப் பெற்றுக்கொள்ளுமடி கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த மன்றம் இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தரும்படிக் கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருக்கும் கண்டகடர்கள் மலையாளம் படித்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கஷ்டம் இருந்தால் அதைத் தவிர்க்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அப்படிக் கஷ்டங்கள் இருந்து, அவற்றை எங்களுக்குச் சுட்டிக்காட்டினால் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

DR. H. V. HANDE : Sir, the Hon. Minister in his replay has referred to the speeches made by our Party Members as—
'தனியார் துறையில் இருப்பவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்று தெரிவிக்கப்பட்டது'

Actually, three of our Party Members spoke and not even one Member held brief for the private companies and that has been made clear by them. The actual problem is about the loss to the poor people and it is the tax-payer's money that is being spent. In the case of the private companies the share-holders are spending money. Here it is the tax-payers who are affected. So, the anxiety expressed by our Party Members is that the extraordinary loss should be minimised as far as possible and they are alarmed at the rapidity with which it is advancing and it is a dangerous trend. Unless we know where we stand we cannot minimise the loss. Our primary concern is to the tax-payers and we want this Government to be taught a lesson not by this method but by the method of competition which my hon. Friend Thiru Anthimoolam has made it clear.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இத்துடன் விவாதங்கள் முடிவுற்றன.

திரு. நா. காகிராமன் : தலைவர் அவர்களே, நான் பேசும்போது, "பட்ஜெட் மானியத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் ஃபிகர்ஸுக்கும், 'கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்ஸிங்'ல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் ஃபிகர்ஸுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது" என்று சொன்னேன். இதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : 'கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்ஸிங்'ல் இருப்பதுதான் சரியான ஃபிகர்ஸ், பட்ஜெட் மானியத்தில் சில தவறுதல்கள் இருக்கலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இப்பொழுது நிதித் கோரிக்கையும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் வாக்கெடுப்புக்கு விடப்படும். முதலில் வெட்டுத் தீர்மானங்களை முன்மொழிந்த உறுப்பினர்கள் அவைகளை வற்புறுத்துகிறார்களா என்ற கருத்துத் தெரிவிக்க வேண்டுகிறேன்.

1963 மார்ச் 16]

[பேரவைத் துணைத் தலைவர்]

திரு. சோ. அழகர்சாமி, திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா, திரு. நா. காசிராமன், திரு. என். வரதராஜன் ஆகியோர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்தவில்லையாதலால், அவைகள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்படுகின்றன.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி அவர்கள் தன்னுடைய இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால், அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டதாகக் கருதப்படும்.

அவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :—

“கோரிக்கை எண் 2.—‘மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்’ என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,64,200-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்”.

நிதிக் கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப் பட்டது.

திரு. எம். பூபதி, திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா ஆகியோர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்தவில்லையாதலால், அவைகள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்படுகின்றன.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி, திரு. ஆ. கு. சுப்பையா, திரு. எம். சுரேந் திரன், திரு. கே. வினாயகம் ஆகியோர்கள் தங்களுடைய இருப்பிடங்களில் இல்லையாதலால், அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டனவாகக் கருதப்படும்.

அடுத்து, அவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :—

“கோரிக்கை எண் 30.—‘மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்’ என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 13,96,02,500-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்”.

நிதிக் கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப் பட்டது.

திரு. நா. காசிராமன் அவர்கள் தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்தவில்லையாதலால், அதி பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் அவர்கள் தன்னுடைய இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால், அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதி யுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டதாகக் கருதப்படும். பிற்பகல் 3-00

அடுத்து, அவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

“கோரிக்கை எண் 43.—‘மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு’ என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,30,00,000-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்”.

நிதிக்கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

பேரவையின் நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் தங்கட்கிழமை காலை (18-3-1963) 9 மணியளவில் கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.